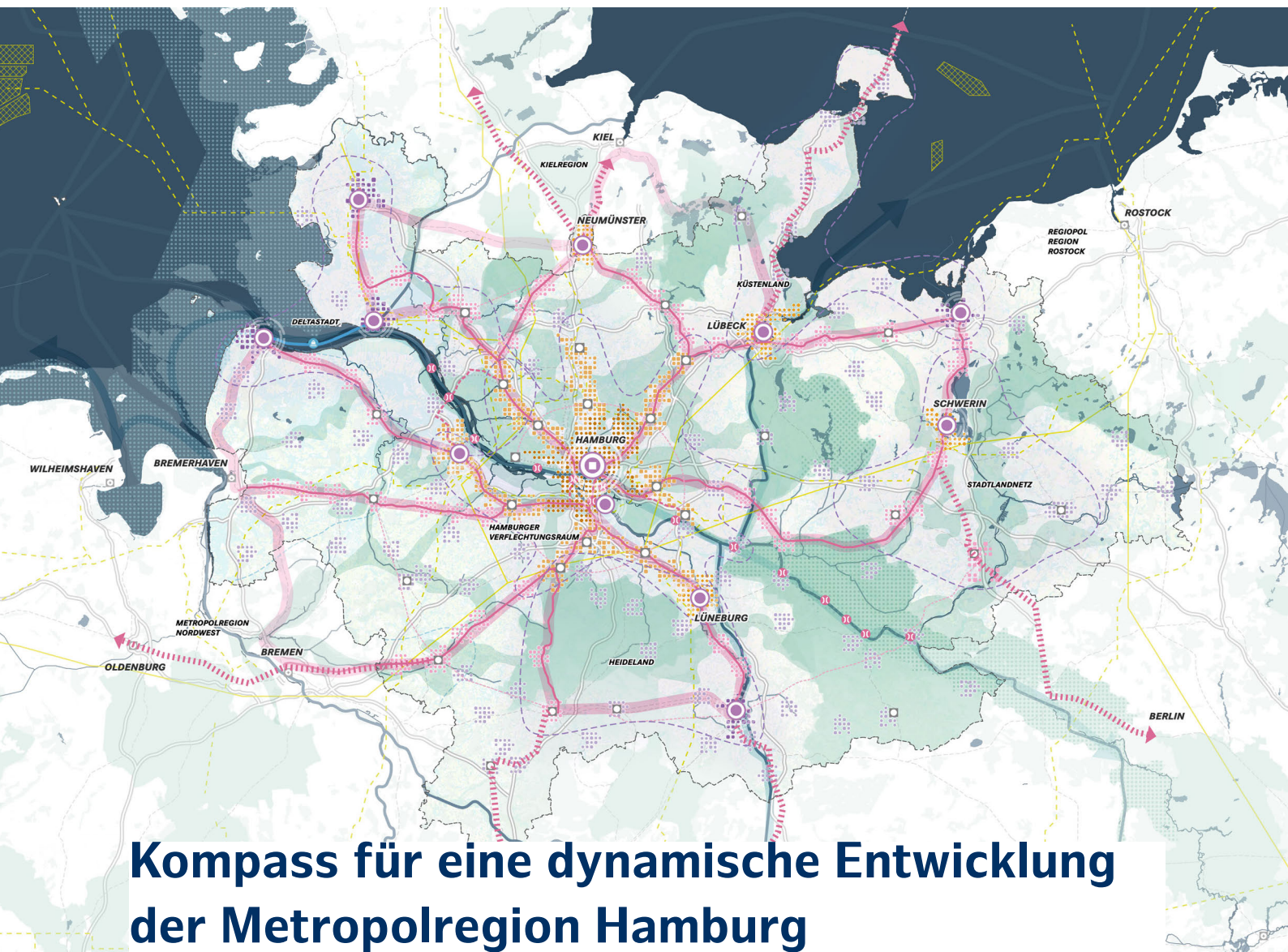


# Räumliches Leitbild 2045 der Metropolregion Hamburg



## Kompass für eine dynamische Entwicklung der Metropolregion Hamburg

Fachlich-verdichteter Entwurf  
Stand: 14. Dezember 2023

## **Inhalt**






























<b>Räumliches Leitbild 2045 - Kompass für eine dynamische Metropolregion Hamburg</b>	<b>3</b>
<b>Leitbildentwurf</b>	<b>4</b>
<b>Regionale Herausforderungen und Chancen</b>	<b>7</b>
<b>1. Starke, vernetzte und multitalentierete Landschaften bis 2045</b>	<b>10</b>
1.1 Den Lebensraum schützen: Entwicklungsprinzipien	11
1.2 Das Grüne Netz	13
1.3 Die Wasserdynamische Region	14
<b>Teilkarte: Starke, vernetzte und multitalentierete Landschaften bis 2045</b>	<b>16</b>
<b>2. Ein Multimodales Mobilitätsversprechen für 2045</b>	<b>18</b>
2.1 Die Region wächst zusammen: Entwicklungsprinzipien	19
2.2 Schlüsselprojekte für die Umsetzung des Mobilitätsversprechens	22
<b>Teilkarte: Ein Multimodales Mobilitätsversprechen für 2045</b>	<b>28</b>
<b>3. Ausbalancierte und dynamische ökonomische Entwicklung bis 2045</b>	<b>30</b>
3.1 Durch Kooperationen die Lagegunst nutzen: Entwicklungsprinzipien	31
3.2 Neue Perspektiven für die Region	33
3.3 Entwicklungsimpulse in den Dynamikorten und Metrokernen	37
<b>Teilkarte: Ausbalancierte und dynamische ökonomische Entwicklung bis 2045</b>	<b>40</b>
<b>4. Flächensparende und klimaangepasste Siedlungsentwicklung in 2045</b>	<b>42</b>
4.1 Qualitativ durch weitsichtige Siedlungsentwicklung wachsen: Entwicklungsprinzipien	43
4.2 Entwicklungspfade der Siedlungsentwicklung	45
<b>Teilkarte: Flächensparende und klimaangepasste Siedlungsentwicklung in 2045</b>	<b>48</b>
<b>Das Bild für die Region</b>	<b>50</b>
<b>Impressum</b>	<b>52</b>

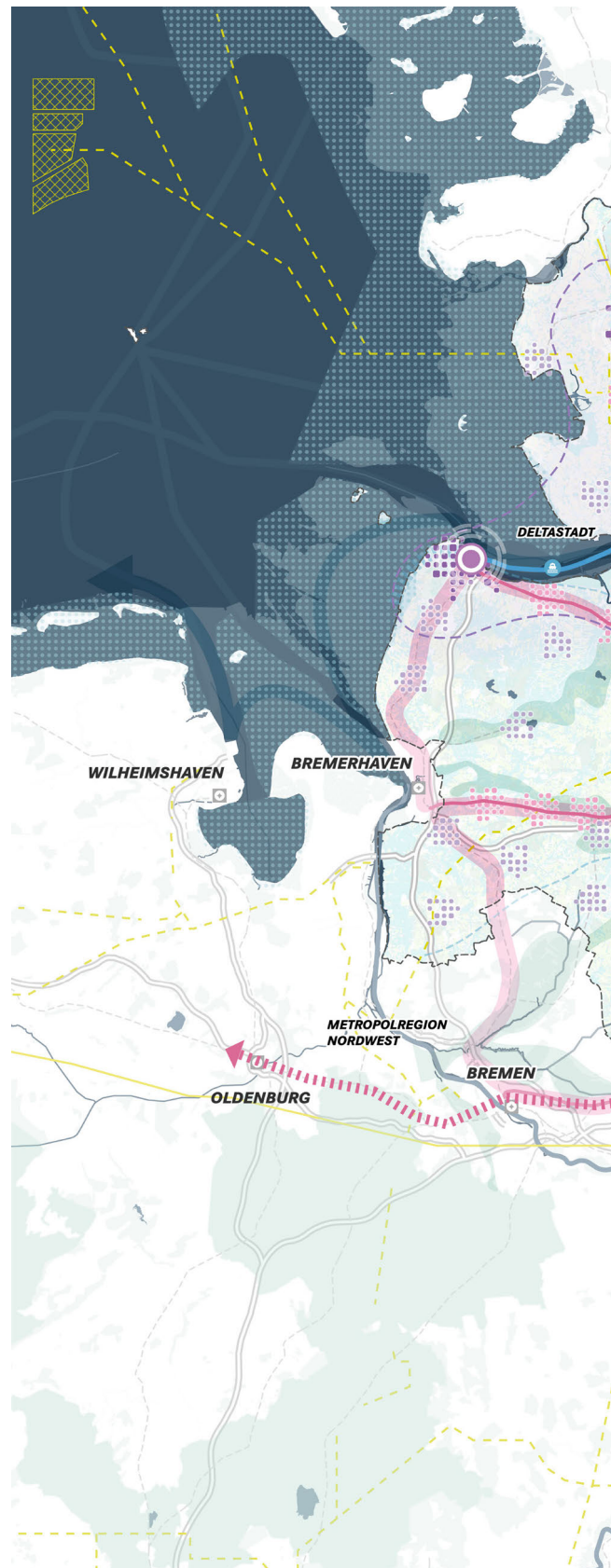
# Räumliches Leitbild 2045 - Kompass für eine dynamische Metropolregion Hamburg

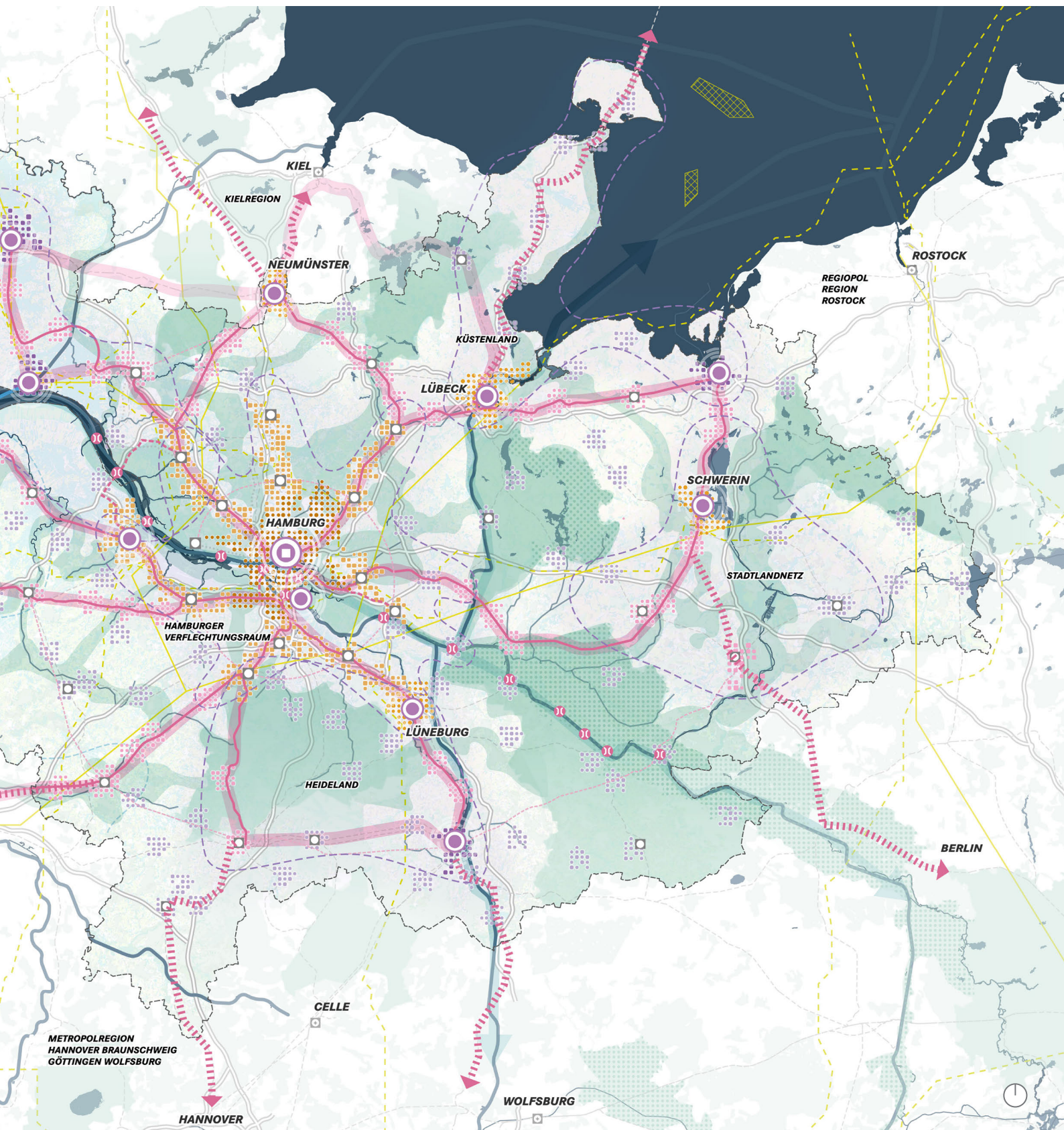
Die Metropolregion Hamburg (MRH) ist eine vielfältige und dynamische Region. Sie bietet einzigartige Naturerlebnisse, ist internationales Drehkreuz und Wirtschaftsmotor des Nordens sowie die Heimat von über 5 Millionen Menschen. Die MRH prosperiert, spürt jedoch den starken internationalen Wettbewerbsdruck. Damit die Wirtschaftskraft und somit der Wohlstand erhalten bleiben, haben die Träger die OECD-Studie erstellen lassen. Zu den Umsetzungsmaßnahmen zählt die Anpassung der Rahmenbedingungen auch in der großräumigen Entwicklung. Die MRH hat daher in einem intensiven Dialogprozess gemeinsam ein Räumliches Leitbild entwickelt, das sich vom 14. Dezember 2023 bis zum 28. Februar 2024 in der letzten Abstimmungsschleife befindet. Dieses weist die Richtung in eine dynamische, souveräne und vernetzte Zukunft. Das Leitbild reagiert auf regionale und globale Transformationsprozesse, welche die Region vor große Herausforderungen stellen werden. Es zielt darauf ab, diese Dynamiken durch Innovation, Kooperation und die Nutzung der teilräumlichen Standortvorteile zu lenken und zum eigenen Vorteil zu nutzen. Nur durch die gemeinsame Umsetzung der Vision können wir sicherstellen, dass die MRH auch in Zukunft ihre Rolle als dynamische, vernetzte und lebenswerte Region behalten und aktiv ausbauen kann. Durch Kooperation auf allen Ebenen sollen neue Dynamiken entfacht und gesteuert werden. Dabei wird Dynamik mehrdimensional, etwa im Sinne von Entwicklung und Anpassungsfähigkeit verstanden:

- ... die MRH reagiert dynamisch auf die Klima- und Biodiversitätskrise und entwickelt Anpassungsfähigkeit und Resilienz in einem **Grünen Netz**, das die starken Landschaften miteinander verbindet. Sie erlangt Souveränität durch einen sorgsamen Umgang mit den naturnahen Landschaften, Böden und Ressourcen der Region. Sie gestaltet dabei vielfältige und starke Lebensräume für Mensch und Natur. Dabei stehen Umwelt- und Klimaschutz nicht im Gegensatz zu wirtschaftlicher Entwicklung, sie werden vielmehr zusammengedacht und Synergien genutzt. Leitgedanke hierbei sind die multitalentierten Räume.
- ... die MRH wird durch ein vielfältiges **Mobilitätsangebot** und einen Ausbau der Infrastruktur besser vernetzt – sowohl im Inneren als nach Außen. Dies umfasst den Erhalt und die qualitative Aufwertung der bestehenden Infrastruktur sowie den Ausbau starker Expressrouten und regionaler Ring- und Querverbindungen für den schienengebundenen Personenverkehr und darüber hinaus wesentliche Schlüsselprojekte des multimodalen Infrastrukturausbaus im Personen- und Güterverkehr. Dadurch baut die MRH ihre strategische Position als Tor für Menschen und Waren im globalen und europäischen Kontext systematisch aus.
- ... die MRH profitiert von **neuen ökonomischen Dynamiken**, die sich aus der günstigen naturräumlichen Lage für die Erzeugung sowie der Einfuhr grüner Energie und der Verbindungsfunktion der MRH ergeben. In der MRH werden bestehende Innovationsmotoren weiterentwickelt und neue wirtschaftliche Dynamiken in der gesamten MRH sowie durch starke regionale Kooperationen in Perspektivräumen geschaffen.
- ... in der MRH wird **zukunftsfähiger, bezahlbarer, kompakter Wohnraum** mit hoher Qualität für ihre Bewohner/-innen entwickelt und qualitativ hochwertig ausgestattete Flächen für ökonomische Entwicklung bereitgestellt. Die Teilräume schaffen Angebote für die Vielfalt der Nachfragegruppen und gehen mit dem verstärkten Zuzug von Personen aus dem In- und Ausland sowie Geflüchteten um. Die MRH ist dynamisch, handlungsfähig und reagiert mit Weitblick auf die Anforderungen an die regional teils sehr unterschiedlichen Rahmenbedingungen.

# Leitbildentwurf

-  **Das Grüne Netz**  
Grüner Ring und Grüne Korridore als Vernetzung von:
  -  Biosphärenreservaten
  -  National- und Naturparke
-  **Die Blütenblätter des Mobilitätsnetzes**
  -  Expressrouten
  -  Regionaler Expressbus & Suchraum für SPNV-Ausbau
  -  SPNV-Optimalnetz
  -  Überregionale Anbindung
  -  Autobahn
-  **Die Perspektivräume als Schwungräder der Region**
  -  Perspektivräume
  -  Metrokerne und Dynamikorte
-  **Die Siedlungsachsen als prägende Raumstruktur**
  -  Hamburg als metropolitaner Kern
  -  Metrokerne und Siedlungsachsen
  -  Dynamikorte
  -  Ankerorte an den Expressrouten
  -  Ländliche Zentren
-  **Energieinfrastruktur**
  -  Offshore Energieerzeugung
  -  Offshore-Netze / 380-450 kV-Leitung
  -  H2-Leitung
-  **Sonstiges**
  -  Elbquerungen
  -  Fähren
  -  Wasserstraßen
  -  Kulturlandschaft
  -  Oberzentren (nachrichtlich)
  -  Mittelzentren (nachrichtlich)





## Das Räumliche Leitbild als langfristige Vision

Das Räumliche Leitbild fungiert als **Kompass** für einen **kontinuierlichen** regionalen fachlichen Diskurs über die langfristige, strategische, räumliche Entwicklung der Metropolregion Hamburg. Es richtet sich dabei an die mit räumlicher Planung befassten Akteur/-innen und Entscheidungsträger/-innen in der Region und ist als Empfehlung zu verstehen, die Entwicklungsprinzipien in weiteren formellen und informellen Planwerken vor Ort zu integrieren, zu konkretisieren und Folgeprozesse anzustoßen. Das bedeutet, es ist auf eine freiwillige Selbstverpflichtung der regionalen Akteur/-innen angewiesen.

Dabei soll das Räumliche Leitbild als Vision und Orientierungshilfe für die langfristige Entwicklung der Region dienen. Es zeigt Entwicklungspotenziale auf, ohne genau zu definieren, auf welchem Weg diese erreicht werden sollen. Es hat die notwendige **Unschärfe**, um Machbarkeitsstudien und Folgeprozessen in den Teilräumen nicht vorwegzugreifen, sondern um wie ein Kompass eine gemeinsame Richtung vorzuschlagen. Zu dieser Unschärfe gehört auch, dass vor allem Aussagen zu **regional bedeutsamen** Freiraum-, Infra-, Wirtschafts- und Siedlungsstrukturen getroffen werden. Das Räumliche Leitbild zeichnet sich zudem durch **Flexibilität** aus. Es muss sich an sich ändernde Umstände anpassen können, während es gleichzeitig an den Kernwerten der Vision festhält. Zur Flexibilität gehört auch, dass eine gewisse **ortstypangemessene Abstufung** der Aussagen erfolgt. So wird mit dem Räumlichen Leitbild ein differenziertes System von Ortstypen definiert. Ebenso können unter den Entwicklungsprinzipien im Einzelfall Zielkonflikte entstehen. Diese müssen in einem Aushandlungs- und Abwägungsprozess am konkreten Fall thematisiert und gelöst werden. Wie ein Kompass zeigt das Räumliche Leitbild zwar die grobe Richtung, die Entscheidung in der Anwendung erfolgt jedoch durch die Akteur/-innen vor Ort. Dementsprechend gilt es, die Entwicklungsprinzipien des Räumlichen Leitbildes in der Region für die weitere langfristige Konkretisierung und Umsetzung fest zu verankern. Ein kontinuierlicher Dialog und Anpassungen im Laufe der Zeit sind dafür entscheidend.

Nach der Fertigstellung des Räumlichen Leitbildes hört die Arbeit nicht auf. Es braucht eine regelmäßige Überprüfung der Entwicklungsprinzipien ebenso wie eine kritische Überprüfung der Umsetzung in der MRH. Ziel ist es, den in der Erarbeitungsphase gestarteten regionalen Diskurs fortzusetzen und sich in regelmäßigen Abständen zur Fortschreibung des Räumlichen Leitbildes produktiv auszutauschen.

Der Entwurf des Räumlichen Leitbildes für die MRH stellt das Ergebnis einer Synthese und Weiterentwicklung zweier Entwicklungsstrategien als Beiträge zur ersten Phase des Erarbeitungsprozesses dar. In einer breiten Träger- und Fachöffentlichkeitsbeteiligung wurden in zwei Phasen Einschätzungen von über 200 Fachexpert/-innen aus der Region eingeholt und in der Erarbeitung des Leitbildentwurfs berücksichtigt. Als Ergebnis liegt ein **fachlich verdichteter Leitbildentwurf** vor. Als inhaltliche Eckpunkte und „**roter Faden**“ der Leitbildinhalte fungieren vier Raumfiguren:

- Das Grüne Netz
- Die Blütenblätter des Mobilitätsnetzes
- Die Perspektivräume als Schwungräder der Region
- Die Siedlungsachsen als prägende Raumstruktur

Zur Definition eines gemeinsamen Grundverständnisses wurde eine **Charta** formuliert, welche die Rahmenbedingungen des Leitbildentwurfs wie folgt auf den Punkt bringt.

#### **Das Räumliche Leitbild der Metropolregion Hamburg...**

- ist ein **kommunikatives Instrument**, um weitere Prozesse in der Metropolregion Hamburg anzuregen. Es richtet sich daher primär an die Planenden in der MRH.
- ist **flexibel** und kann als informelles Instrument an unterschiedliche zukünftige Entwicklungspfade angepasst werden.
- ist **ein Bild und kein Plan** und damit teils unschärfer als die Vorarbeiten. Es fokussiert auf die prägnanten Raumfiguren\* der Region.
- zeigt als Werkzeugkasten **Entwicklungsprinzipien\*\* und Strategien** für die Region - nicht zwingend deren genaue Verortung (aber Vermutungs-/Suchräume). Dies ist Aufgabe folgender Prozesse.
- nimmt bei der Übernahme von Inhalten aus anderen Prozessen und Planungen eine **Priorisierung** vor.
- wird begleitet von vier **thematischen Plänen** sowie textlichen Erläuterungen

\***Raumfiguren** sind zeichnerisch umsetzbare Inhalte in der Form von Linien, Korridoren, Flächen oder Piktogrammen.

**Entwicklungsprinzipien\*\*** sind übergeordnete, verbal gefasste Entwicklungsziele oder Ansprüche an die Raumentwicklung

## **Regionale Herausforderungen und Chancen**

Der Leitbildentwurf adressiert eine Reihe regionaler Entwicklungen, die auf Grundlage vorangegangener Studien und Prozesse als Rahmenbedingung angesehen werden:

#### **Es gibt eine schleichende Strukturschwäche der Region**

Die Metropolregion Hamburg steht in Konkurrenz zu den führenden europäischen Metropolregionen. In zahlreichen Regionalrankings und nicht zuletzt in den Ergebnissen der OECD-Studie wird deutlich, dass die MRH in Bezug auf die Struktur und die Dynamik ihrer Wirtschaft hinter Vergleichsregionen liegt. Insbesondere in Bezug auf wissensintensive und High-Tech-orientierte Wertschöpfungscluster kann die MRH ihre vorhandenen Potenziale bisher nur unzureichend ausspielen. Insbesondere notwendig ist das Zusammenwirken von Akteur/-innen über die Bundesländer und Standorte hinweg – sowie die Entwicklung starker, international konkurrenzfähiger Standorte mit klaren Profilen, die sich arbeitsteilig ergänzen.

#### **Die „Arbeitsteilung“ zwischen den Räumen ist zu gering**

Im Vergleich mit anderen Metropolregionen fällt auf, dass die Metropolfunktionen innerhalb der MRH stärker auf die Kernstadt konzentriert sind als in Vergleichsregionen. Die Raumentwicklung der MRH sollte es sich zum Ziel machen, das Ungleichgewicht zwischen Metropole und ländlich geprägten Räumen außerhalb des inneren Verflechtungsraumes in ein Zusammenspiel auf Augenhöhe zu verwandeln und alle Teile der Region zum Leuchten zu bringen.

### **Die Mobilitätsnetze brauchen eine Erneuerung**

Mit der zu schwach ausgeprägten regionalen Arbeitsteilung geht eine in Teilen der MRH nicht ausreichende Mobilitätsinfrastruktur einher, die das Aufblühen der Potenzialräume erschwert und abgehängte Räume produziert. Sowohl die ÖPNV (Öffentlicher Personennahverkehr) - wie die MIV (Motorisierter Individualverkehr) -Netze sind zu sehr auf die Metropole Hamburg ausgerichtet. Insbesondere im Bereich des regionalen SPNV fehlen Tangentialverbindungen. In der Folge ballen sich zu viele Verkehre in der Kernstadt Hamburg, was durch die Ungleichverteilung der Metropolfunktionen noch verstärkt wird.

### **Die Metropolregion Hamburg verfügt über variable Geometrien**

Die Metropolregion Hamburg geht an vielen Stellen deutlich über den durch das BBSR beschriebenen Verflechtungsraum ihres metropolitanen Kernraums hinaus und bezieht Räume mit ein, die funktional nur mäßig stark miteinander vernetzt sind. Versteht man die MRH hingegen weniger als „erweiterte Metropole“, sondern als polyzentrales System, sind für unterschiedliche Themen und in den unterschiedlichen Teilräumen jeweils Kooperationen zu entwickeln, die als wichtige Korrespondenzräume auch über die Grenzen der Metropolregion Hamburg hinausgehen.

### **Bestens aufgestellt für die neue Energiewelt**

Durch geplante Ausbauprojekte für erneuerbare Energieerzeugung wird die MRH mit ihren direkten Nachbarräumen zum Dreh- und Angelpunkt der Energiewende, was ihre strategische Rolle im Gefüge der Bundesrepublik stärkt. Zugleich kann die Nähe zu Quellen von erneuerbarer Energie einen neuen Schub für die Ansiedlung energieintensiver Wertschöpfungsketten und von innovativen Unternehmen rund um das Thema Energieproduktion und -speicherung auslösen.

### **Die Fehmarnbeltquerung rückt die MRH neu in die Mitte**

Die lange geplante Fehmarnbeltquerung ist mehr als ein Fahrzeiten verkürzender Tunnel zwischen Dänemark und Deutschland. Der Tunnel kann die Wahrnehmung der MRH komplett verändern. Durch die „Landverbindung“ rücken Hamburg und Kopenhagen näher aneinander. Es bietet sich die Chance, wie in den Strategien rund um die Etablierung der Querung bereits angelegt, den bisher eher strukturschwachen Nordosten der MRH als Tor nach Skandinavien zu positionieren – und die MRH insgesamt als Schnittraum zwischen Mitteleuropa und Skandinavien.

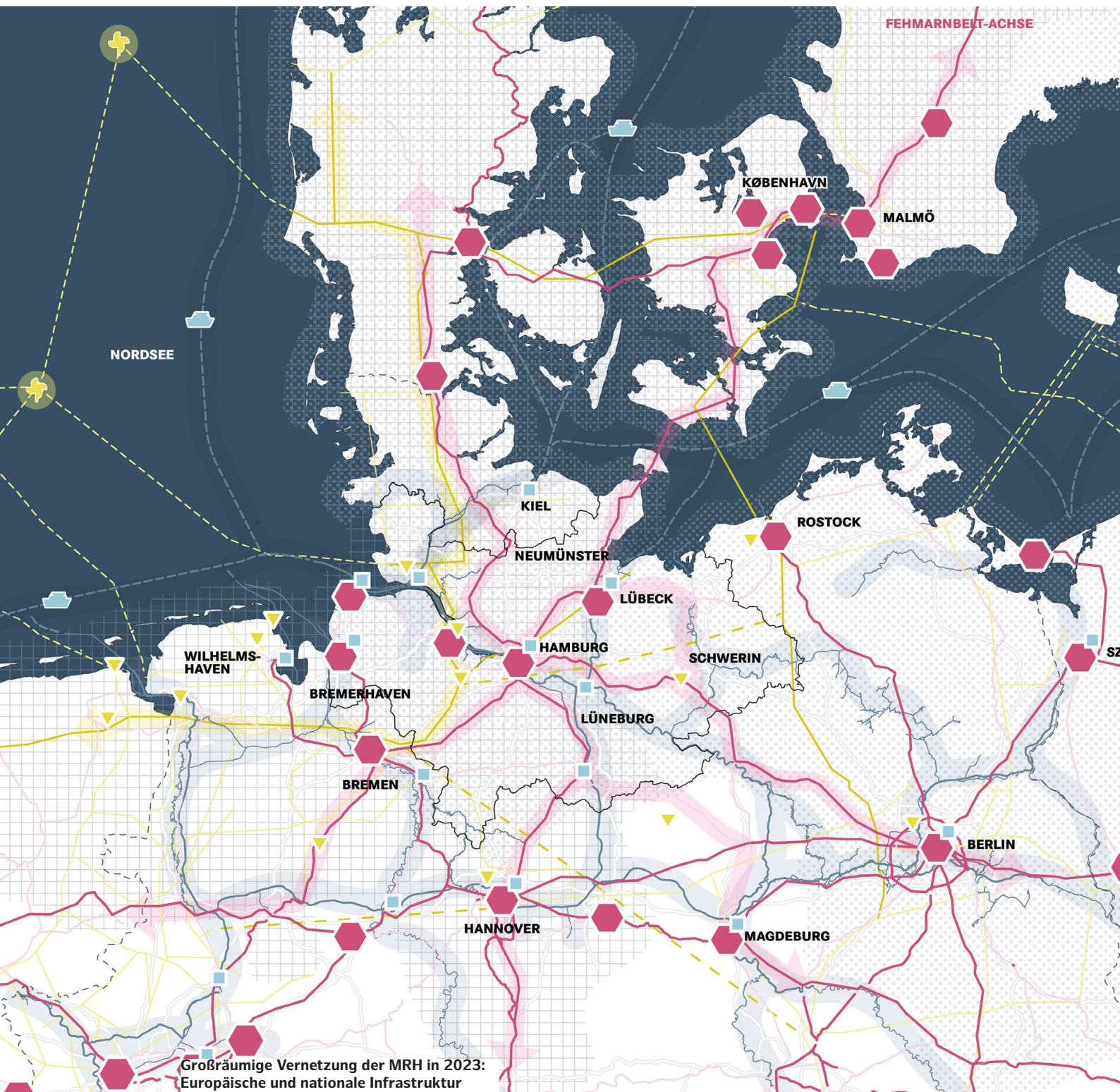
### **Langfristig bietet die Region eine relative Klimagunst**

Zur bitteren Erkenntnis, dass bestimmte Folgen des Klimawandels kaum noch verhindert werden können, gehört auch die Perspektive, dass der Raum der Metropolregion Hamburg im Vergleich mit anderen Räumen Europas und Deutschlands zu den nicht am stärksten betroffenen Regionen gehört. Diese für die nächsten Jahrzehnte wahrscheinliche Klimagunst bedeutet nicht, dass Extremwetter nicht auch hier zu großen Risiken führen wird. Und sie geht einher mit einer um so größeren Verantwortung des „Nordens“, dem Klimawandel noch beherzter als bisher entgegenzutreten.

### **Die touristische Attraktivität der Region steigt weiter**

Die sich verschärfende Klimakrise, die Erfahrungen der Corona-Pandemie und die in vielen politischen Analysen erwartete anhaltende geopolitische Konfliktlage werden den Tourismus weiter verändern: Fernreisen könnten (wieder) zum Luxus werden, Tourismusregionen im europäischen Süden könnten aufgrund des Klimawandels an Attraktivität verlieren. Insbesondere die Küstenregionen Norddeutschlands verzeichnen seit Jahren steigende Besuchszahlen, was mit einer Erneuerung der touristischen Angebote an vielen Orten einhergegangen ist. Vorausgesetzt, die Destinationen der MRH schaffen es weiterhin, mit sich wandelnden Trends im Tourismus Schritt zu halten, kann die MRH ihre Rolle als nachhaltige Tourismusregion ausbauen.



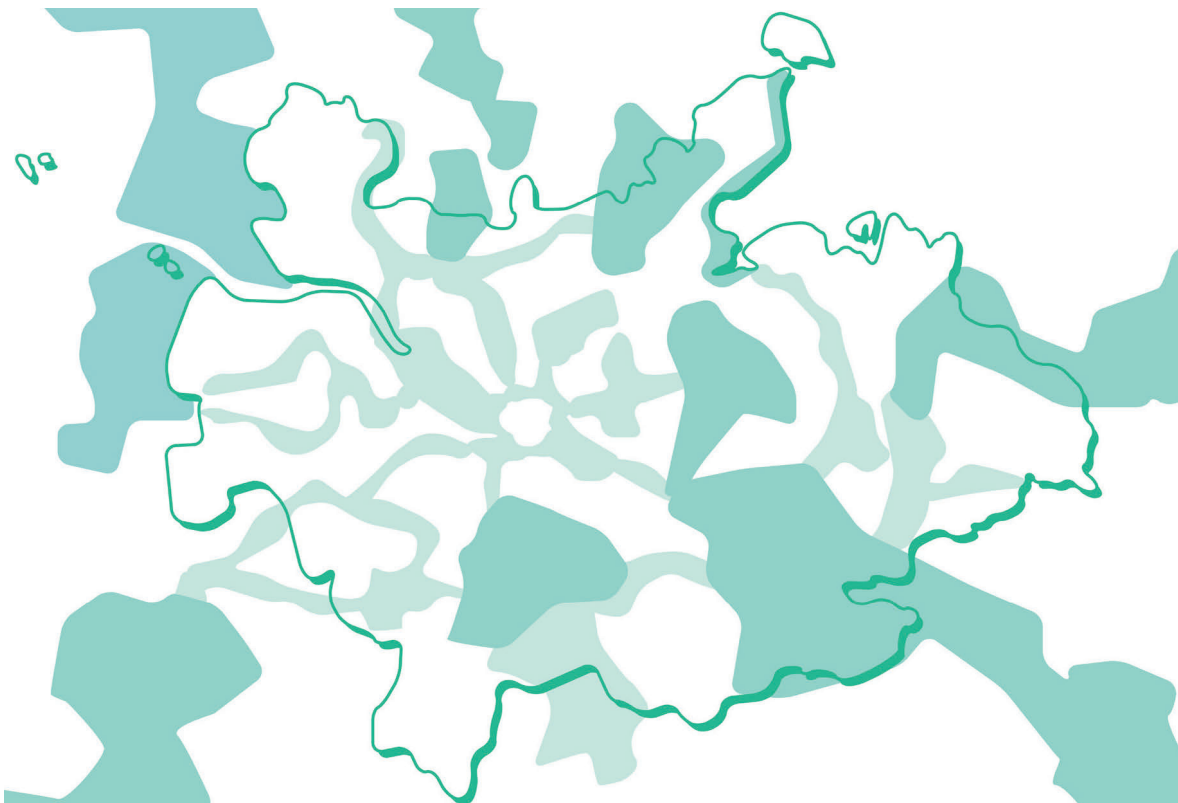


- Transnationale Zusammenarbeit im Nordseeraum / im Ostseeraum
- Wasserstraßennetz mit Knotenpunkt Binnenschifffahrt
- Maritime Verbindung
- EU Schienengüterverkehrskorridor (TEN-T-Core Network)

- Europäische Knotenpunkte (TEN-T Rail-Road Terminals)
- EU Schienengüterverkehrskorridor (TEN-T-Comprehensive Network)
- Fehmarnbeltquerung, Jütland-Korridor und nationale Vernetzung
- European Hydrogen Backbone und Energiestandorte
- Offshore Windenergie
- Energiehauptkorridor der MRH

# 1. Starke, vernetzte und multitalentierte Landschaften bis 2045

**Landschaft und ihre Leistung sind die Grundlage für den Erhalt der Lebensgrundlagen und der Lebensqualität der Metropolregion Hamburg. Sie sind zu schützen, zu reparieren und für das Leben mit dem Klimawandel stark zu machen. Die Landschaft ist Lebensraum für Mensch, Tiere und Pflanzen und trägt zur Attraktivität der MRH als Lebens- und Wirtschaftsstandort bei.**



Intakte Landschaften sind ein klarer Standortvorteil. Sie tragen maßgeblich zur Lebensqualität einer Region bei, indem sie einerseits Erholungsräume, aber vor allem auch natürlichen Ausgleich bieten. Landschaften sind eine lebensnotwendige Ressource und Gemeingut, von der die gesamte Region ihren Wert schöpfen kann. Dabei hat jeder Landschaftstyp der Region seine spezifische Rolle und Funktion, von der die Region insgesamt profitiert. Zu diesen Funktionen gehören zum Beispiel der Schutz der Artenvielfalt, die Grundwasserbildung, die Kaltluftproduktion, Kaltluftleitbahnen sowie der Wind- und Erosionsschutz. Die Metropolregion Hamburg verfügt bereits über vielfältige Landschaftstypen, die diese besonderen Funktionen für die Region erbringen. Zukünftig gilt es, diese Landschaften zu einem starken Grünen Netz zu verbinden und die wasserdynamischen

Landschaften auszubauen, um als Region gut auf den Klimawandel reagieren zu können und die Lebensqualität weiter zu steigern.

Dürren, Starkregenereignisse, Sturmfluten, das Absinken des Grundwasserspiegels, der Verlust von Boden durch die Neuinanspruchnahme von Flächen, Erosion und Kontamination sowie der Rückgang der Biodiversität – all diese globalen Krisen sind auch Krisen der Metropolregion Hamburg, auf die gemeinsam Antworten gefunden werden müssen.

Der Naturschutz in seiner heutigen Form reicht nicht mehr aus, um unsere Lebensgrundlagen zu erhalten. Wir benötigen neue Mensch-Natur-Beziehungen und eine neue Wertschätzung für die ökosystemaren Dienstleistungen von Landschaftsräumen, welche die Lebensgrundlage für die Metropolregion Hamburg bedeuten. Eine intakte Landschaft ist Infrastruktur. Die Menschen in der MRH sollen in Zukunft in und von diesen schönen und intakten Landschaften leben.

Das Räumliche Leitbild zeigt die starken Landschaften, die heute schon eine überregionale Strahlkraft besitzen, multikodierte Korridore für Menschen, Tiere und Pflanzen, welche diese Landschaften miteinander verbinden und die vielseitigen und teilweise ebenso schönen Kulturlandschaften dazwischen. Diese Elemente werden durch das zweite leitende Bild der wasserdynamischen Region ergänzt. Diese umfasst Wasserlandschaften, die den Wasserkreislauf regulieren, unser Grundwasser speisen, CO<sub>2</sub> speichern oder auch Auen und Schutzlandschaften für den Umgang mit Sturmfluten und Hochwasserereignissen bieten. Für das Räumliche Leitbild stehen dabei folgende Entwicklungsprinzipien im Fokus:

## 1.1 Den Lebensraum schützen: Entwicklungsprinzipien

### **Landschaft wird in ihrer Vielfältigkeit und Multitalentiertheit wertgeschätzt**

- Ein gleichmäßig verteiltes Netz aus Grün- und Freiräumen ermöglicht den Menschen der Region einen breiten Zugang zu Erholungslandschaften sowie Freizeiträumen und dient gleichzeitig dem Natur- und Klimaschutz.
- Sie sind zugleich Lebensraum für Menschen, Tiere und Pflanzen. Durch die Verbindung und großräumige Vernetzung dieser Räume stärken sie den Artenschutz und den Erhalt der biologischen Vielfalt und übernehmen ebenso klimatisch wichtige Funktionen.
- Multitalentiertere Landschaften ermöglichen ebenso die Nutzung durch die Wirtschaft, um ökonomische Lebensgrundlagen zu sichern.
- Die Metropolregion Hamburg ist reich an Kulturlandschaften. Sie werden in ihrer Identität gestärkt und Klimawirksamkeit wird zu einem neuen Teil ihrer Kultur.

### **Starke Landschaften verbinden sich zu einem Grünen Netz**

- Die bestehenden Schutzgebiete und großräumig zusammenhängende Landschaftstypen werden weiterhin gestärkt. Sie sind ein Hort für die Artenvielfalt und Identifikation für die Menschen.
- Sie werden entlang der Biotopverbundachsen wie auch Freizeitrouten miteinander durch ökologische Korridore und „grüne Wege“ verknüpft.

- Die starken Landschaften haben eine überregionale Bedeutung. Zu den starken Landschaften gehören Naturparke, Kulturlandschaften und Biosphärenreservate mit ihren jeweils eigenen Schwerpunktsetzungen. Die Orte in und entlang der zugehörigen Biosphärenreservate profitieren von der Lagegunst und sind Modellorte für ein nachhaltiges Leben im Einklang mit der Landschaft.

### **Blau-grüne Infrastruktur ermöglicht einen dynamischen Umgang mit Wetterextremen**

- Die naturräumliche Ausstattung der MRH bildet die für die Entwicklung der Metropolregion Hamburg essenzielle blau-grüne Infrastruktur. Sie ist als Lebensgrundlage, aber auch Wirtschaftsraum in der räumlichen Entwicklung der Metropolregion Hamburg zu schützen und weiterzuentwickeln.
- Städte, Siedlungen und Landschaftsräume bilden gemeinsam ein System aus blau-grüner Infrastruktur, um die ökologischen und ökonomischen Lebensgrundlagen und naturräumlichen Ressourcen der Metropolregion Hamburg im Anthropozän zu sichern.
- Stürme, Trockenperioden und Starkregenereignisse werden durch ein blau-grünes Netz gemildert und bieten Schutz bei Extremwetterereignissen. Innovative, naturbasierte und technische Lösungen werden umgesetzt.
- Küstenschutz, Deichbau und Deichsicherheit bilden in den Küstenregionen wichtige Bestandteile der blau-grünen Infrastruktur.
- Auch im Siedlungsraum wird blau-grüne Infrastruktur gezielt eingesetzt, um in Hitzeperioden zu kühlen und gegen Starkregenereignisse gewappnet zu sein.

### **Leben im Einklang mit dem Wasser hat Priorität**

- Wasser ist in der Metropolregion Hamburg allgegenwärtig. Die MRH mit ihren Küsten-, Fluss-, Seen- und Kanallandschaften wird als wasserdynamische Region zu einem Leben mit dem Wasser entwickelt.
- Küstenschutz, Deichbau und Deichsicherheit wird in den Küstenregionen ein besonders hoher Stellenwert zugeschrieben, um diese bestmöglich vor Sturmfluten und Hochwassern zu schützen.
- Dabei wird so viel Wasser wie möglich in der Landschaft gehalten. Schutz- und wo möglich Pufferlandschaften bieten Retentionsraum bei Sturmfluten und Hochwassern und der natürliche Wasserkreislauf wird in den Landschafts- wie auch in den Siedlungsräumen gestärkt.
- Der Erhalt von Feuchtgebieten und die Wiedervernässung von Mooren schaffen Kohlenstoffspeicher und tragen zur verbesserten CO<sub>2</sub>-Bilanz der Region bei.
- Grundwasserneubildung, Hochwasserschutz, Bodenschutz, Wind- und Erosionsschutz werden Teil der zumeist landwirtschaftlich genutzten Flächen.

### **Bodenintegrität wird bewusst bewahrt**

- Um die Böden der Region langfristig zu schützen, werden bodenstandortangepasste Nutzungen und eine flächensparende räumliche Entwicklung flächendeckend umgesetzt.
- Die Böden werden entsprechend ihrer Beschaffenheit entwickelt und geschützt, damit sie auch für die nächsten Generationen ihre versorgenden Funktionen für die Region erfüllen können. Das schließt eine wirtschaftliche Nutzung nicht aus.

## 1.2 Das Grüne Netz

Aufbauend auf den Entwicklungsprinzipien werden in der Teilkarte zwei Entwurfselemente als neue Freiraumstrukturen für die MRH dargestellt: Der Grüne Ring und die Grünen Korridore. Diese greifen bestehende Strukturen und Stärken in der Metropolregion Hamburg auf und verbinden sie zu einem System. Die Landschaft der MRH ist das Zusammenspiel aus Kulturlandschaften mit landwirtschaftlicher Nutzung und Naturlandschaften, Siedlungsräume sind ebenso Teil der Landschaft.

### Die starken Landschaften der Metropolregion Hamburg

In der Metropolregion Hamburg erstrecken sich bereits eine Vielzahl wunderschöner und artenreicher Landschaften, die über die Grenzen der MRH hinausreichen. Aufgrund ihrer Größe sind diese starken Landschaften besonders wichtig für den Erhalt der Biodiversität, für die Naherholung, aber auch den Ausbau historisch gewachsener Landwirtschaftsstrukturen wie im Alten Land. Zu den starken Landschaften gehören daher Biosphärenreservate, Naturparke, Nationalparke, und Kulturlandschaften der Region. Dazu zählen beispielsweise die UNESCO-Biosphärenreservate Flusslandschaft Elbe und Schaalsee sowie die Naturparke Holsteinische Schweiz und das Sternberger Seenland. Das UNESCO Weltnaturerbe Wattenmeer ist weltweit einzigartig.

Darüber hinaus gibt es die bedeutenden landwirtschaftliche genutzten Kulturlandschaften in und um Hamburg wie etwa das Alte Land oder Dithmarschener Marschland und bekannte Kulturlandschaften wie der Naturpark Lüneburger Heide. Mit dem Vertrag für Hamburgs Stadtgrün hat die Stadt ihre Landschaftsachsen und die Grünen Ringe als multikodierter Raum für Natur- und Naherholung unter Schutz gestellt. Das Grüne Band Deutschland, das als grünes Denkmal und Biotopverbundachse die ehemalige innerdeutsche Grenze nachzeichnet, ist ebenso einmalig.

Diese Landschaften erfüllen vielfältige Funktionen: Sie bieten Lebensraum für eine breite Artenvielfalt und dienen als Ressourcenquelle für sauberes Trinkwasser, reine Luft, Raum der Erholung und die Produktion von Holz und Nahrungsmitteln. Zudem spielen sie eine entscheidende Rolle als Klimapuffer, da sie CO<sub>2</sub> aus der Luft absorbieren, Wasser zurückhalten und zur Kühlung beitragen. Sie haben für die Metropolregion Hamburg eine wesentliche ökosystemare, klimatische und funktionale Bedeutung – sie sind Leistungsträger für die Region.

### Korridore und der Landschaftsring

Zukünftig werden die starken Landschaften durch Korridore und Landschaftsringe miteinander verbunden. Gemeinsam bilden sie das Grüne Netz der Metropolregion Hamburg. Das Netz besteht aus dem Ring und den Verbundachsen wie auch den Fluss- und Bachlandschaften als blau-grüne Korridore. Dabei verbindet es Siedlungsräume, starke Landschaften und Kulturlandschaften. Dies hat Vorteile für Mensch und Natur: Einerseits können einige dieser Korridore als Biotopverbundachsen fungieren und andererseits neue Verbindungen für die Naherholung herstellen. Die verbindenden Elemente basieren auf dem Biotopverbund, wie auch die bestehenden Korridore der einzelnen Planwerke, und bilden damit ein dichtes Netz als metropolitanes Freiraumsystem.

Das Grüne Netz ist ein Multitalent: Es dient nicht nur als Biotopverbund, sondern unterstützt und begleitet landwirtschaftliche Flächen, indem es Wasser speichert und als Wind- und Erosionsschutz fungiert. Darüber hinaus verknüpft es touristische Destinationen, indem es langsame Fortbewegungsmethoden wie Radfahren und Wandern entlang der Korridore ermöglicht. Dabei werden wichtige Fernradwege und Wanderwege aufgegriffen und in das Grüne Netz integriert. Knoten am SPNV-Netz ermöglichen ein Erreichen dieser Landschaften ohne das Auto und fungieren als Einstiegsorte in das Grüne Netz für Erholungssuchende. So wird das Grüne Netz zur Lebensqualität für Menschen, Pflanzen und Tiere in der Region.

## **Schöne, produktive Kulturlandschaften**

Die Kulturlandschaft umfasst die landwirtschaftlich genutzten Flächen in den Zwischenräumen des Grünen Netzes. Diese Kulturlandschaft ist sowohl produktiv als auch schön und spielt damit eine wirtschaftliche und identitätsstiftende Rolle für große Teile der Metropolregion Hamburg. Die Kulturlandschaften in der MRH sind vielfältig. Ihre Form der Bewirtschaftung und ihre Gestalt beruhen oft noch auf den eiszeitlich geprägten Bodenvorkommen, den damit verbundenen naturräumlichen Bedingungen und ihrer Produktivität. Sie prägen das Landschaftsbild entlang der Korridore und meist auch in den starken Landschaften. Die Kulturlandschaften werden im Räumlichen Leitbild in die Zukunft getragen, indem ihre Identität gestärkt wird und sie sich zum Bestandteil eines klimawirksamen Landschaftsnetzes entwickelt. Dabei haben der Schutz und die Sicherung der Böden für nachfolgende Generationen und die standortangepasste Bewirtschaftung oberste Priorität. Wasserverfügbarkeit, Erosionsschutz, Humusbildung und Schutz vor Bebauung bewahren die Kulturlandschaften und ihre Produktivität auch noch für die nächsten Generationen: ästhetisch wie auch ernährend.

### **1.3 Die Wasserdynamische Region**

Wasserlandschaften formen das Landschaftsbild und die Lebensqualität der Metropolregion Hamburg enorm. Die beiden Küstenlandschaften der Ost- und Nordsee mit ihren unterschiedlichen Charakteren sowie die Elbe und ihre Zuflüsse, das Seeland im Osten und die sandigen Trinkwasserbildungsgebiete der Heide, zusammen mit den schiffbaren Kanälen, prägen den Charakter der Metropolregion Hamburg. Angesichts immer häufiger auftretender Extremwetterereignisse wie Dürren, Stürmen und extremen Starkregenfällen spielen die Wasserlandschaften inzwischen eine wesentliche Rolle für die Zukunft der Region. Sie machen die Qualität der Region aus, sind aber auch gleichzeitig durch die Extremwetterereignisse gefährdet und bergen Risiken. Die Wasserlandschaften der Metropolregion Hamburg werden zu widerstandsfähigen, multifunktionalen Gebieten, die wieder natürliche Dynamik erlauben und zugleich neue Ansätze für Landnutzung und Wohnformen ermöglichen.

## **Küstenlandschaften**

Entlang der Küsten entsteht eine Pufferzone für neue Bewirtschaftungsformen mit den Wasserdynamiken an Nord- und Ostseeküste. Ein ökosystemarer, weicher Küstenschutz wird hier neben dem Deichbau schon lange erprobt. Die Küstenlandschaften erfüllen eine Schutzfunktion

und sind zugleich touristische Gebiete, in denen auch neue Anbauformen wie Aquakultur erprobt werden können. Entlang der Nordseeküste dient ein Pufferstreifen dem Schutz vor Fluten, während an der Ostseeküste die Landschaft zwischen steilen und flachen Küstenabschnitten variiert, was unterschiedliche Ansätze für den Küstenschutz erfordert und Raum für nachhaltigen Tourismus bietet. Während an Flachküsten insbesondere Flachwasserzonen zum Abschwächen von Wellen entwickelt werden und bepflanzte Dünen neben der Funktionalität auch die Schönheit der Küste bereichern, sind es bei den Steilküsten Küstenschutzwälder, die dafür sorgen, dass der Boden nicht erodiert.

### **Auen-, Seen- und Kanallandschaften**

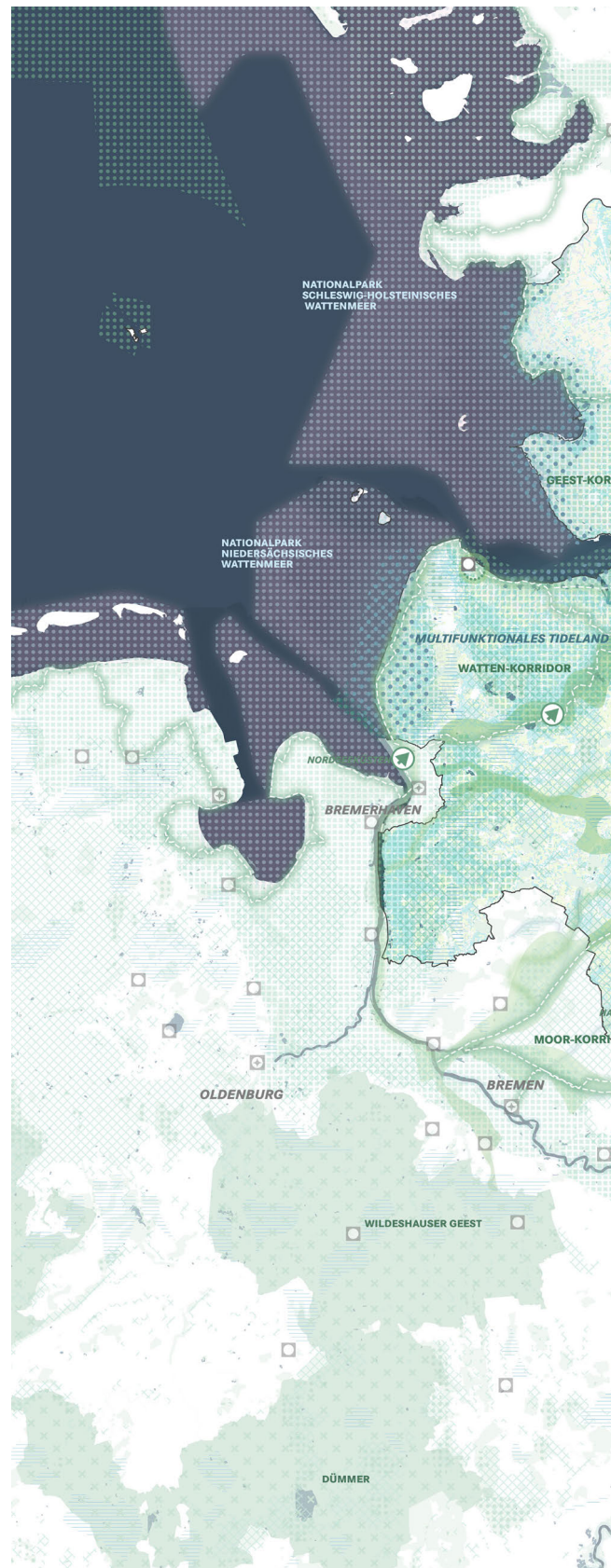
Seenlandschaften prägen weite Teile der Metropolregion Hamburg. Entlang dynamischer Fluss- und Bachlandschaften sind Auenräume von großer Bedeutung. Sie sind Lebensraum, dienen dem Hochwasserschutz und wirken ebenso als Schwamm. Hier müssen bestehende Siedlungen und (land-)wirtschaftliche Nutzung in Einklang gebracht werden. Die Kanallandschaften sind Teil der Wasserlandschaften und müssen in Zukunft über ihre Transportfunktion hinaus als Multitalente ökologische Qualitäten wie auch Freizeitbedürfnisse vereinen.

### **Unsichtbare Wasserlandschaften und die Schwammregion**

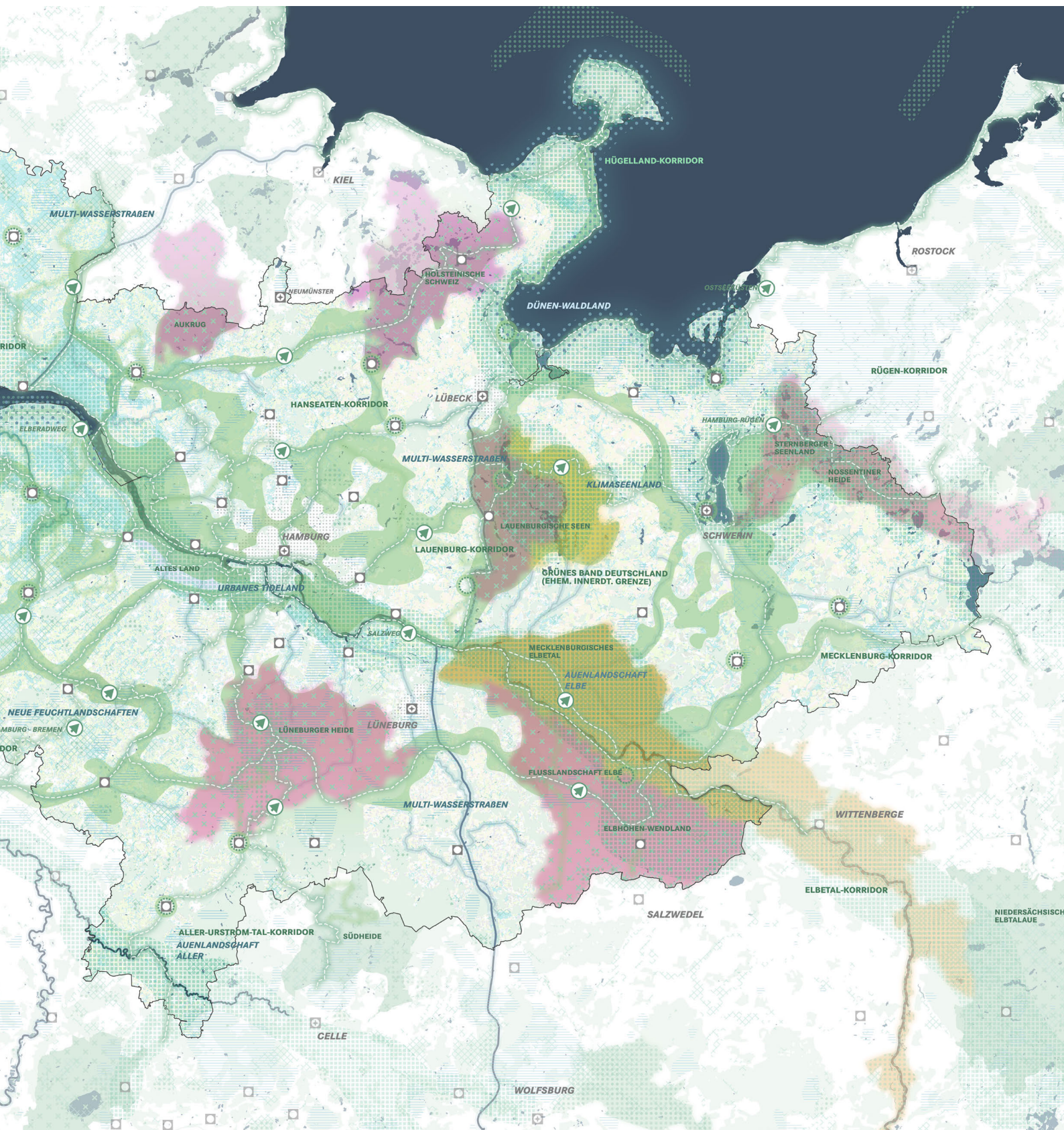
Grund- und Trinkwasserlandschaften spielen eine entscheidende Rolle für die Metropolregion Hamburg. Wir brauchen Stabilisierungsmaßnahmen des Grundwasserspiegels, die nur im Zusammenspiel zwischen ländlich geprägten und urbanisierten Räumen funktionieren. Blau-grüne Infrastruktur kann dabei die Erneuerung des Grundwasserspiegels unterstützen und bei Starkregenereignissen besonderen Schutz vor Überflutung im Siedlungsbereich geben. Die Pflicht, so viel Wasser wie möglich in der Landschaft und im Kreislaufsystem zu halten, muss überall, wo es möglich ist, realisiert werden: Die MRH zeigt Schwammstädte, Schwammdörfer und Schwammlandschaften und vernässt trockengefallene Moorgebiete. Dabei spielt auch die Minimierung von Schadstoffeinträgen eine wichtige Rolle, denn unser Trinkwasser muss gesichert sein. Diese überlebenswichtige Aufgabe muss von der gesamten MRH getragen werden. Dabei kann die Metropolregion Hamburg auf jahrhundertelange Kompetenz im Umgang mit variierenden Wasserpegeln zurückgreifen, die auch im Neubau Anwendung finden muss.

# Teilkarte: Starke, vernetzte und multitalentierete Landschaften bis 2045

-  Vegetation (Landschafts- und Naturschutzgebiete, Waldflächen)
-  Biosphärenreservat
-  Nationalpark
-  Naturpark
-  Moorböden
-  Grünes Netz
-  Rad- und Wanderweg (Auswahl)
-  Einstiegsorte Landschaft (SPNV-Anbindung)
-  Meer
-  Stehendes Gewässer
-  Fließgewässer
-  Künstlicher Wasserweg
-  Trinkwasserschutz
-  Weicher Küstenschutz
-  Wasserdynamische Landschaften
-  Kulturlandschaft
-  Oberzentren (nachrichtlich)
-  Mittelzentren (nachrichtlich)
-  Siedlungsfläche: Metrokerne und Siedlungsachsen

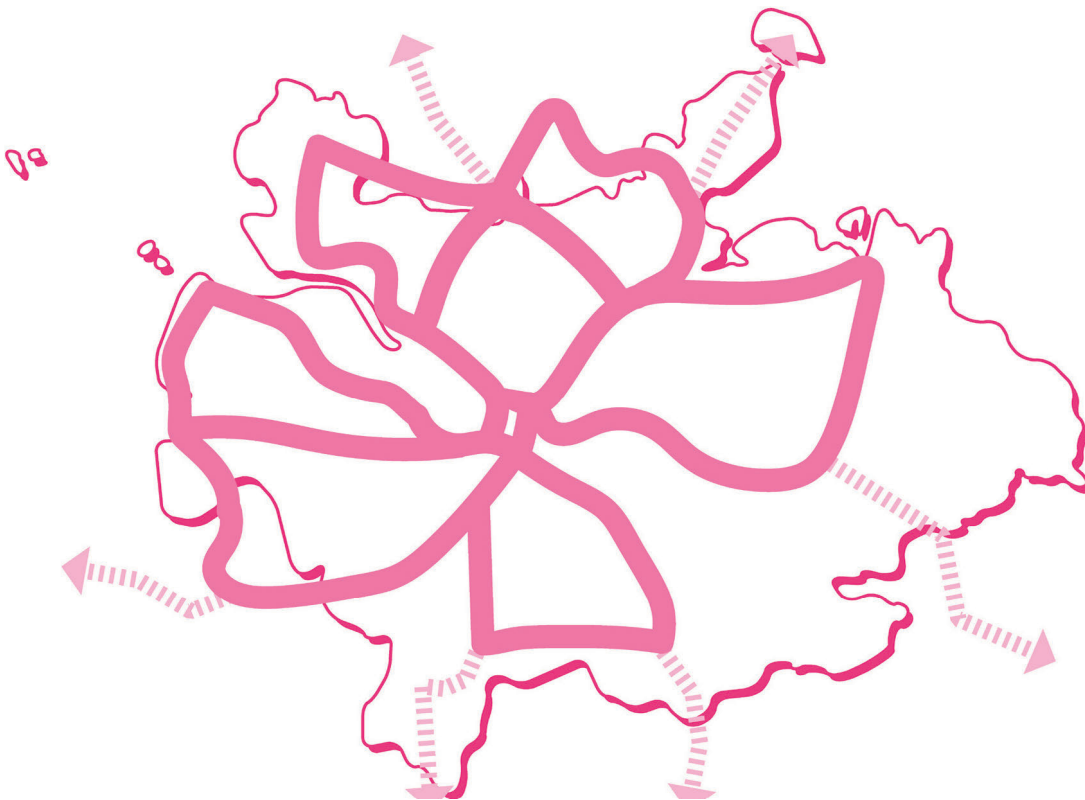






## 2. Ein Multimodales Mobilitätsversprechen für 2045

**Neue Angebote des Schienen- und Straßengebundenen ÖPNV verbinden ländlich geprägte Bereiche untereinander und mit den Zentren. Lücken im Schienen- und Straßennetz werden geschlossen.**



Drehkreuz im Norden, Tor zur Welt: Nicht nur durch Deutschlands meistfrequentierten Bahnhof und den größten Hafen ist die Metropolregion Hamburg eine internationale Drehscheibe für Menschen und Waren. Neue Entwicklungen im Mobilitätssektor werden die Region in Zukunft prägen, von internationalen Verbindungen wie der Fehmarnbeltquerung über kleinräumige Maßnahmen im ländlich geprägten Raum hin zu innovativen Zukunftstechnologien.

Denn um konkurrenzfähig zu bleiben und die Mobilitätswende auf regionaler Ebene umzusetzen, braucht es einen kontinuierlichen Ausbau bestehender Verkehrsinfrastruktur, sowie neue Betriebsmodelle und Mobilitätsformen. Die Schiene spielt hier eine entscheidende Rolle als Schlüssel zu einer effizienten und klimaschonenden Mobilität. Ohne einen Ausbau der Infrastrukturen ist ein Zuwachs des schienengebundenen Personennah- und -fernverkehrs (SPNV+SPFV) und eine Verlagerung von Güterverkehren nicht möglich. Um dieser Bedeutung

gerecht zu werden stehen in Hamburg und der Region große Aus- und Neubaumaßnahmen an. Es braucht neue Bypässe und Tangentialverbindungen, um neue Verknüpfungen, aber auch Redundanzen zu schaffen und das Netz resilienter und damit souveräner gegenüber Störungen zu machen. Das bestehende Netz wird zu einem Expressroutennetz in Form von Blüten ertüchtigt. Entlang der Schleifen befinden sich multimodale Umsteigepunkte mit Anbindungen an lokale Mobilitätsangebote, regionale Tangentialverbindungen sowie Anschlüsse an überregionale Schienenkorridore und Hochgeschwindigkeitsstrecken.

Die Konzeption verfolgt die Leitidee, zusätzlich zu den Fernverkehrsstrecken ein Netz starker Expressrouten zu schaffen, das eine schnelle und dicht getaktete Verbindung der regionalen Zentren mit Hamburg und untereinander ermöglicht. Sie sind gleichzeitig an äußere Tangenten angeschlossen, die durch die Reaktivierung von bestehenden Strecken verdichtet werden.

Parallel dazu gilt es, die wichtigsten Lücken im übergeordneten Autobahnnetz zu schließen, sodass ein leistungsfähiges Straßennetz vorhanden ist, welches Experimentierfeld für neue Formen des individuellen Verkehrs sein kann. Neben der Realisierung der im Bundesverkehrswegeplan dargestellten Straßenprojekte wird der Fokus auf den Ausbau der Schienenverbindungen in der Region sowie neue Mobilitätsformen für ländlich geprägte Räume gelegt. Damit wird ein multimodales Mobilitätsversprechen eingelöst. Dafür folgt das Räumliche Leitbild sieben Entwicklungsprinzipien:

## 2.1 Die Region wächst zusammen: Entwicklungsprinzipien

### Die multimodale Erreichbarkeit in der Region wird gestärkt

- Die auf der Ahrensburger Liste befindlichen Verkehrsprojekte werden umgesetzt und die Liste wird regelmäßig in einem regionalen Planungsdialog aktualisiert.
- Angesichts des Klimawandels muss der Ausbau der Schieneninfrastruktur für Personen- und Güterverkehre prioritär vorangetrieben werden. Dabei gilt es, eine bestmögliche multimodale Erreichbarkeit zu schaffen.
- Aus einer Netzperspektive wird die Erreichbarkeit in der Region durch einen multimodalen Ausbau der radialen Vernetzung, durch Tangentialverbindungen im Hamburger Verflechtungsraum, und eine multimodale Erschließung ländlich geprägter Räume gestärkt. Die Netzqualität zeichnet sich durch einen verlässlichen Takt aus, der alle Teile der MRH in guter Qualität verbindet.
- Bei der Siedlungsentwicklung muss die ÖPNV-Erreichbarkeit mitgedacht werden, um eine auf Zentren konzentrierte Siedlungsentwicklung zu fördern und Strecken kurz zu halten.
- Multimodalität betrifft auch die Erreichbarkeit von (bestimmten) Naturräumen. Mobilitätskonzepte sind selbstverständlicher Teil der Besucherlenkung und erschließen neue touristische Potentiale.

### Ein Expressroutennetz im Regiotakt verbindet die Metrokerne und Dynamikorte

- Durch regionale Expressrouten werden alle Metrokerne, Dynamikorte und „Ankerorte entlang der Siedlungsachsen“ im 30-Minuten-Takt und im Hamburger Verflechtungsraum im 15-Minuten-Takt verbunden. Entlang der Expressrouten wird in Anknüpfung an den Deutschlandtakt ein „Regiotakt“ eingeführt.

- Der Bau des Expressroutennetzes wird durch einen Ausbau der Kapazitäten im Kernbereich der Metropolregion Hamburg ermöglicht. Daher ist die Grundlage vieler Schlüsselprojekte ein gezielter Aus-/Neubau der vorhandenen Strecken.
- Das Expressroutennetz fächert sich in ein differenziertes System regionaler Bahnverbindungen auf, das den Raum in unterschiedlichen Dichten und Takten engmaschig vernetzt.
- Die Entwicklung der Schienenwege wird dabei begleitet von Siedlungsentwicklung entlang der Trassen an den Haltepunkten, um so eine optimale Erreichbarkeit unabhängig vom Auto sicher zu stellen.

### **Die Haltepunkte der Expressrouten bilden multimodale Umstiegspunkte zur Anbindung der ländlich geprägten und touristischen Räume**

- Durch den Ausbau der Multimodalität wird die Mobilität in der Region differenzierter und nachhaltiger.
- Zwar wird der MIV auch weiterhin in ländlich geprägten Räumen die zentrale Mobilitätsform sein, doch wird er durch weitere Mobilitätsinstrumente ergänzt.
- An den Haltepunkten der Expressrouten entstehen dafür multimodale Umstiegspunkte, an denen vom Rad, Auto, und ÖPNV-Angebote auf den Zug umgestiegen werden kann. Maßnahmen wie sichere Radstellplätze, Rufbusse, Sharing-Angebote, E-Ladesäulen, Anschlüsse an das örtliche und regionale Radnetz oder Maßnahmen zur Belebung und Freiraumgestaltung machen aus den Stationen zentrale Orte im Alltag der Menschen und im ländlichen Mobilitätssystem.
- Regionale Radrouten werden als wichtige Ergänzung ausgebaut.

### **Die ländlich geprägten Räume werden gestärkt durch einen strategischen Ausbau des Mobilitätsangebots**

- Der Verkehrsträger Straße trägt maßgeblich zur Gewährleistung der Wirtschaftsverkehre sowie der verkehrlichen Erschließung in ländlich geprägten und zentrenfernen Räumen bei.
- Auf dem Land ergänzen On-Demand-Angebote und regionale Bus-Routen den SPNV.
- Der Radverkehr gewinnt durch die Entwicklung attraktiver Radrouten und der Vernetzung an starken Umstiegspunkten an Bedeutung.
- Neue Strecken und Transportmittel verbinden die ländlich geprägten Gebiete nach innen und außen und tragen zu einer verbesserten Anbindung der ländlich geprägten Landkreise bei.

### **Infrastrukturen werden beim Neubau möglichst gebündelt**

- Beim Neubau in Planung befindlicher Autobahnen ist eine Bündelung der Infrastrukturen sowie die Erprobung neuer Technologien vorgesehen. Als Energiekorridor können diese Routen auch der Stromerzeugung z.B. durch Solarpaneele dienen, während neue Formen des Gütertransports z.B. durch Elektrifizierung der Trassen ausgetestet werden.
- Werden neue Querungen der Elbe gebaut, sollten diese Korridore auch Platz für den Schienenverkehr bieten.
- Das Autobahnnetz im Jahr 2045 umfasst alle 2023 in Planung oder im Bau befindlichen Projekte.

### **Die Abwicklung des Güterverkehrs wird multimodal geplant**

- Multimodale Knotenpunkte (Schiene, Straße, Wasserstraße) werden entwickelt und bilden einen Fokus der Gewerbeflächenentwicklung. Sie ermöglichen das Verladen von Gütern von einem Verkehrsträger auf einen anderen. Die Leistungsfähigkeit der Güterinfrastruktur entspricht analog der für den ÖPNV. Wo immer möglich, werden Verkehrswege von Personen und Gütern gemeinsam genutzt.
- Bereits bestehende Gewerbe- und Logistikflächen an übergeordneten Straßenkorridoren erfüllen ihre Bedeutung für den Güter- und Warentransport.

### **Die Schiene wird als Rückgrat der regionalen Mobilität sowohl in Qualität als auch Quantität ausgebaut**

- Die ganze Metropolregion Hamburg wird über die Bahnhöfe des Fernverkehrs national und international angebunden. Der Hamburger Hauptbahnhof wird in seiner Funktion als meistfrequenter deutscher Bahnhof in seiner Kapazität ausgebaut und soweit möglich sinnvoll und machbar entlastet.
- Um die Verkehrswende regional umzusetzen, müssen attraktive Alternativen zum Auto geschaffen werden. Das wird unter anderem durch den Ausbau der regional bedeutsamen Schieneninfrastruktur erreicht. Durch eine 30-Minuten Taktung im Expressroutennetz wird die Erreichbarkeit deutlich verbessert.
- Expressrouten haben Priorität vor den Streckenreaktivierungen. Dazu gehört die Erhöhung der Kapazität in den Knoten, im Zulauf auf die Knoten und der Streckenausbau. Die Stärkung des Expressroutensystems ist die Voraussetzung, die weitere Vernetzung in die ländlich geprägten Räume durch Schienenreaktivierungen herzustellen.
- Durch Streckenreaktivierung soll das Angebot im Nahverkehr deutlich erhöht werden. Für dargestellte Strecken soll geprüft werden, inwiefern diese elektrifiziert werden können, Kapazitätserweiterungen möglich sind oder Güterstrecken auch für Personenverkehr ertüchtigt werden können. Dabei sollen leicht umsetzbare Maßnahmen priorisiert werden, die bereits in Plänen benannt worden sind und für die bereits Machbarkeitsstudien erfolgt sind.
- Die hier dargestellten Verbindungen stellen die Annahmen für ein Optimalnetz dar, das einer tiefergehenden fachlichen und technischen Prüfung bedarf. Dieses Optimalnetz ist dennoch für Änderungen oder Ergänzungen offen; es wird zukünftig beständig weiterentwickelt. Für die ländlich geprägten Räume wird ein Mix aus allen Mobilitätsangeboten vorgehalten, um auch in ländlich geprägten Regionen außerhalb des inneren Verflechtungsraumes eine angemessene und erforderliche verkehrliche Erschließung sicherzustellen.

## 2.2 Schlüsselprojekte für die Umsetzung des Mobilitätsversprechens

Im Folgenden werden die Schlüsselprojekte des Infrastrukturausbaus genauer beschrieben. Sie sind untergliedert nach Projekten der Schiene, der Straße und der multimodalen Mobilität. Hinter den Projektnamen steht in Klammern der heutige Status dieser Maßnahme: Einige Maßnahmen sind heute bereits geplant, andere sind in der Diskussion und es erfolgen aktuell bereits Machbarkeitsstudien. Wieder andere Maßnahmen wurden durch Fachleute im Dialogprozess zum Räumlichen Leitbild als mögliche neue Maßnahmen identifiziert.

Durch die Aufnahme von Projekten, die bereits heute in Planung oder in Diskussion sind, werden sie in ihren regionalen Kontext eingebettet und erhalten dadurch größere Bedeutung als wenn sie allein stünden. Schienenstrecken und Reaktivierungen für die heute ggf. noch keine Nachfrage besteht, können z.B. durch eine gezielte Siedlungsentwicklung mit höheren Dichten und Nutzungsmischungen an Machbarkeit gewinnen. Dafür ist eine enge Koordination zwischen Nahverkehrsplanung und Flächennutzungsplanung/Bauleitplanung essentiell. Die folgenden Projekte setzen sich zusammen aus Projekten der Ahrensburger Liste, aus Beiträgen der lokalen Fachakteur/-innen sowie speziell aus dem Räumlichen Leitbild abgeleitete Maßnahmen.

### Schlüsselprojekte Bahn: Neu- und Ausbau von Strecken und Knoten

#### Grundvoraussetzungen

##### 1 Hamburger Bahnhöfe (in Umsetzung / In Planung)

Durch den Neubau des Fernbahnhofs Diebsteich anstelle des Kopfbahnhofes Altona (Projekt 1.1 - in Bau) sowie den Ausbau des Hamburger Hauptbahnhofes (Projekt 1.2 - in Planung) wird der internationale Bahnknotenpunkt Hamburg fit gemacht für den Deutschlandtakt und den flächenmäßigen Ausbau der Bahninfrastruktur in der Region. Durch die Ertüchtigung der Güterumgebungsbahn für den Personennahverkehr (Projekt 1.3 - in Diskussion) und den Verbindungsbahntlastungstunnel (Projekt 1.4 - in Diskussion) wird zudem das Netz in seiner Kapazität ausgebaut.

#### Regionale Expressrouten (RER)

##### 2 Expressrouten (neues Projekt)

Die Grundlage des regionalen SPNV-Netzes bildet ein neues Regionalbahnsystem – die „Regionalen Express Routen“ (RER). Nach dem Vorbild des Pariser RER-Netzes werden neue Verbindungen eingerichtet, die alle wichtigen Zentren der Region im 30-Minuten-Takt verbinden. Damit wird anknüpfend an den Deutschlandtakt ein „Regiotakt“ eingeführt. Die RER-Linien verbinden die Perspektivräume und Dynamikorte miteinander. Ziel ist es, diese in ungefähr 30 Minuten an das Hamburger Zentrum anzubinden.

##### 3 Ausbau und Elektrifizierung der Bahnstrecke Stade-Cuxhaven-Bremerhaven (in Planung)

Für die Umsetzung der Expressrouten ist eine wichtige Maßnahme, die Strecke Stade-Cuxhaven-Bremerhaven durchgängig zu elektrifizieren, Engpässe wie die Ostebrücke Hechthausen werden um ein zweites Gleis erweitert.

#### **4 Ausbau der Bahnstrecke Buchholz - Westerborg - Maschen für den Personenverkehr**

(in Diskussion)

Eine mögliche Expressroute ist auf dem Korridor Buchholz-Westerburg-Maschen. Die bestehende Güterbahnverbindung kann für den SPNV ertüchtigt werden.

#### **5 Spange Wismar - Grevesmühlen** (neues Projekt)

Der Neubau der Spange schafft eine Direktverbindung zwischen Lübeck und Wismar, verkürzt Reisezeiten und schließt den Expressroutenring im Nordosten.

### **Hamburger Verflechtungsraum**

#### **6 Ausbau der S-Bahn** (in Planung)

Während durch das RER-Netz die Anbindung innerhalb der Metropolregion Hamburg verbessert, wird durch einen Ausbau des S-Bahn Netzes auch im engeren Hamburger Verflechtungsraum die Mobilität gestärkt. Durch den Ausbau der Strecken

**6.1 S4 Ost** bis Bad Oldesloe,

**6.2 S5** nach Kaltenkirchen und

**6.3 „Horster Spange“:** Direktverbindung zwischen Elmshorn und Itzehoe als RER

wird das nördliche und östliche Umland Hamburgs stärker mit dem Kern der Metropole verbunden; Pendlerströme verlagern sich vom Auto auf die Bahn.

#### **7 Ausbau der Regionalbahn bis Geesthacht** (in Planung)

Geesthacht rückt näher an Hamburg. Durch den Ausbau der Regionalbahnstrecke wird die Stadt wieder an das Schienennetz angeschlossen und eine schnellere Verbindung in die Region ermöglicht.

#### **8 Verbesserung der SPNV-Anbindung auf der Achse Harburg - Diebsteich** (neues Projekt)

Durch eine weitere Elbquerung werden die Elbbrücken entlastet und neue Schienenkapazitäten geschaffen, die auch den Fernbahnhof Diebsteich besser mit Harburg verbinden. Eine Hamburger „Westbahn“ bietet auch die Option, Fern- und RER-Verbindungen im Westen schnell durch Hamburg durchzuführen.

### **Schlüsselprojekte Bahn: Streckenreaktivierungen**

#### **9-10 Reaktivierung Bahnstrecke Stade - Bremervörde - Osterholz-Scharmbeck** (in Diskussion)

Die stillgelegte Bahnstrecke Stade - Bremervörde - Osterholz-Scharmbeck wird reaktiviert und so eine zusätzliche Verbindung nach Bremen geschaffen.

#### **11 Reaktivierung Strecke Bremervörde - Rotenburg (Wümme)** (in Planung)

Diese Strecke wird heute für den Transport von Gütern verwendet. Durch den Ausbau als

SPNV-Route wird ein Teilstück der „Südwestspange“ von Bremervörde nach Uelzen erschlossen (siehe Schlüsselprojekte 27, 28).

**12-13 Reaktivierung Bahnstrecke Lüneburg - Amelinghausen - Soltau und Lüneburg-Bleckede**  
(in Diskussion)

Durch die Reaktivierung entsteht eine neue Tangente im Süden der Metropolregion Hamburg, die im dichteren Bahnnetz neue Relationen ermöglicht.

**14 Reaktivierung der Kaiserbahn** (in Diskussion)

Zwischen Hagenow, Wittenberg, Zarrentin und Ratzeburg wird die Wiederaufnahme der alten Verbindung wieder geprüft.

**15 Reaktivierung Mecklenburgische Südbahn** (in Planung)

Durch die Reaktivierung mehrerer Streckenabschnitte im Osten der Metropolregion Hamburg entsteht ein neues Netz an Verbindungen zwischen Parchim, Waren, Güstrow und Mayenburg.

**16 Prüfung Reaktivierung der Wendlandbahn** (In Diskussion)

Zwischen Dannenberg, Lüchow und Salzwedel birgt die Wendlandbahn Potentiale für eine Streckenreaktivierung. Diese wird einer Prüfung unterzogen.

**17 Prüfung Schienenreaktivierung Tornesch - Uetersen** (In Diskussion)

Die Reaktivierung der Schienenverbindung zwischen Tornesch und Uetersen wird geprüft. Sie kann einen Teilbaustein einer möglichen schienengebundenen Verbindung im Hamburger Verflechtungsraum sein (vgl. Schlüsselprojekt 22)

## **Schlüsselprojekte Straße**

**18 Küstenautobahn A20** (in Planung)

Der Neubau der A20 schließt eine Lücke im Autobahnnetz (als Teil einer Ost-West-Verbindung im europäischen TEN-Autobahnnetz) und ermöglicht die großräumige Umfahrung Hamburgs. Die A20 ermöglicht über Expressbusverbindungen auch eine multimodale Anbindung zwischen den beiden Nordseeküsten der Metropolregion Hamburg.

**19 Neubau A21 inklusive einer multimodalen Elbquerung in Geesthacht** (In Planung)

Durch den Autobahnbau entsteht eine neue Ostumfahrung Hamburgs inklusive einer neuen Brücke, die auch für das regionale Bus- und Radwegenetz eine Querungsmöglichkeit der Elbe bietet.

**20 Ausbau der A23 (im Bau)**

Der sechsspurige Ausbau der A23 bringt Heide und Hamburg näher zusammen.

**21 Fertigstellung der Autobahn A26** (in Bau)

Durch die Fertigstellung der A26 zwischen der geplanten A20 (Kreuz Kehdingen) und der A1



(Hamburg-Süderelbe) kann ein wichtiger Bestandteil der zukünftigen Westumfahrung Hamburgs realisiert werden. Durch das neue Teilstück können stark befahrene Strecken entlastet werden und einen wichtiger Lückenschluss für den Güterverkehr geschaffen werden.

#### **22 Tangente Hamburger Verflechtungsraum** (neues Projekt)

Die äußeren Zentren des Verflechtungsraums (Wedel, Pinneberg, Norderstedt, Ahrensburg, Geesthacht, Winsen, Buchholz, Buxtehude) bieten Potential für eine stärkere Verzahnung. Diese Orte werden über eine regionale Schnellbuslinie miteinander verbunden. Als Suchraum wird hier die Möglichkeit einer Schienenverbindung geprüft (z.B. Regiotram, Ringbahn).

#### **23 Lückenschluss A39** (In Planung)

Durch den Lückenschluss der A39 wird eine neue Nord-Süd-Verbindung geschaffen und die A21 als Ostumgehung Hamburgs nach Süden verlängert.

#### **24 Neue Köhlbrandquerung**

Die Köhlbrandbrücke ist als Teil der Bundesstraße B3 das wichtigste Bindeglied der Haupthafenroute im Hamburger Hafen und ein stark frequentierter Autobahnzubringer. Die bestehende Köhlbrandbrücke muss im nächsten Jahrzehnt durch ein neues Querungsbauwerk über den Köhlbrand ersetzt werden, um die Leistungsfähigkeit des Hamburger Hafens langfristig zu gewährleisten.

### **Schlüsselprojekte Multimodale Mobilität**

#### **25 Fehmarnbeltquerung**

Die neue Bahn- und Straßenverbindung zwischen Deutschland und Dänemark bringt die Metropolen Hamburg und Kopenhagen näher zusammen und ermöglicht neue Waren- und Tourismusströme in der Region.

#### **26 Prüfung Multimodale Elbquerung (In Planung)**

Der neue Elbtunnel der A20 (Drochtersen - Glückstadt) schließt eine Lücke im europäischen Fernverkehrsnetz der Region. Um Synergien zu erzeugen und Optionen nicht zu verspielen, sollen hier die Möglichkeiten für den ÖPNV / SPNV untersucht werden. Dies geschieht in Abstimmung mit dem Projekt 6 (Hamburger Westbahn).

#### **27 Autofähre Cuxhaven - Brunsbüttel**

Die Wiederaufnahme der Fährverbindung zwischen Cuxhaven und Brunsbüttel vernetzt die Elbmündung und schließt zusammen mit der neuen Elbquerung (Projekt 28) den Ring im Kooperationsraum Deltastadt.

#### **28 Regionale Tangente Bremervörde - Rotenburg (Wümme) - Soltau - Dannenberg - Ludwigslust**

Zunächst als regionale Schnellbuslinie ausgeführt, verbindet diese Linie den Süden der Metropolregion Hamburg. Als Suchraum wird hier die Schaffung einer Schienenverbindung geprüft, wobei auf bereits bestehende Routen zurück gegriffen werden kann, z.B. die jetzige Güterbahn

Bremervörde - Rotenburg (Wümme) oder die Strecke Soltau - Uelzen. So wird eine großräumige Erschließung des Südwestens ermöglicht („Südwestspange“).

### **29 Lückenschluss SPNV Rotenburg (Wümme) - Soltau**

Zwischen Rotenburg (Wümme) und Soltau befindet sich eine Lücke im SPNV, deren Schließung eine regionale Tangente im Süden zwischen Bremervörde und Uelzen ermöglicht und in ihrer Verlängerung als Regionale Schnellbusroute weiter bis nach Ludwigslust im Osten und Neumünster im Norden reicht („Südwestspange“)

### **Neue Regionale Expressbusse und Suchraum für SPNV-Ausbau**

Lücken des SPNV-Netzes können kurzfristig durch Expressbusrouten geschlossen werden. Hier können durch den langfristigen Bau neuer SPNV-Verbindungen (z.B. durch Regiontrams, S-Bahnen, Regionalbahnen) neue effiziente Verkehrsverbindungen in der Region geschaffen werden.

## **Schlüsselprojekte Fernbahnverkehr**

Zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit verschiedener Verkehrsverbindungen ist die Deutsche Bahn Netz in Gesprächen mit Akteur/-innen in der Region. Es gibt einige Projekte, wie die Fehmarnbeltquerung, die bereits in der Umsetzung sind und eine verbesserte Anbindung an Skandinavien ermöglichen, gleichzeitig aber auch neue Personen- und Güterströme auf der Schiene erzeugen. Wie die Weiterleitung der Verkehre von Hamburg ins südliche Deutschland aussehen soll, ist seit Jahrzehnten jedoch eine umkämpfte Diskussion. Mehrere Optionen werden dafür vom Projektträger Deutsche Bahn in Erwägung gezogen, sie sind in der Metropolregion Hamburg jedoch in Teilen umstritten.

### **30 Streckenmodernisierung Lübeck – Schwerin – Ludwigslust** (in Diskussion)

Der zweigleisige Ausbau inklusive Elektrifizierung der Strecke Bad Kleinen - Lübeck und die neue Verbindungskurve bei Bad Kleinen verbessern die Verbindung zwischen Lübeck, Schwerin und Ludwigslust. Ein Ausbau als Hochgeschwindigkeitstrasse nach Berlin ist wünschenswert.

### **31 Ausbau Hamburg-Hannover über Lüneburg und Uelzen** (in Planung)

Der Ausbau der Fernbahnstrecke Hamburg-Hannover wird die Kapazität der Nord-Süd-Achse vergrößern und soll Einsparungen der Fahrtzeit ermöglichen. Gleichzeitig wird die Achse Hamburg-Lüneburg-Uelzen weiterhin in ihrer Bedeutung gestärkt. Auch die Position Uelzens als Dynamikort und Drehkreuz im Schienenverkehr wird gestärkt.

### **32 Ausbau Amerikalinie (Uelzen - Soltau)** (in Diskussion)

Die Amerikalinie wird für den Personen- und Gütertransport zweigleisig ausgebaut. Damit verbindet sie Bremen über die Lüneburger Heide und die Altmark mit Berlin via Soltau, Uelzen und Stendal. Damit wird ein Teilstück der „Südwestspange“ von Bremervörde nach Uelzen geschaffen.

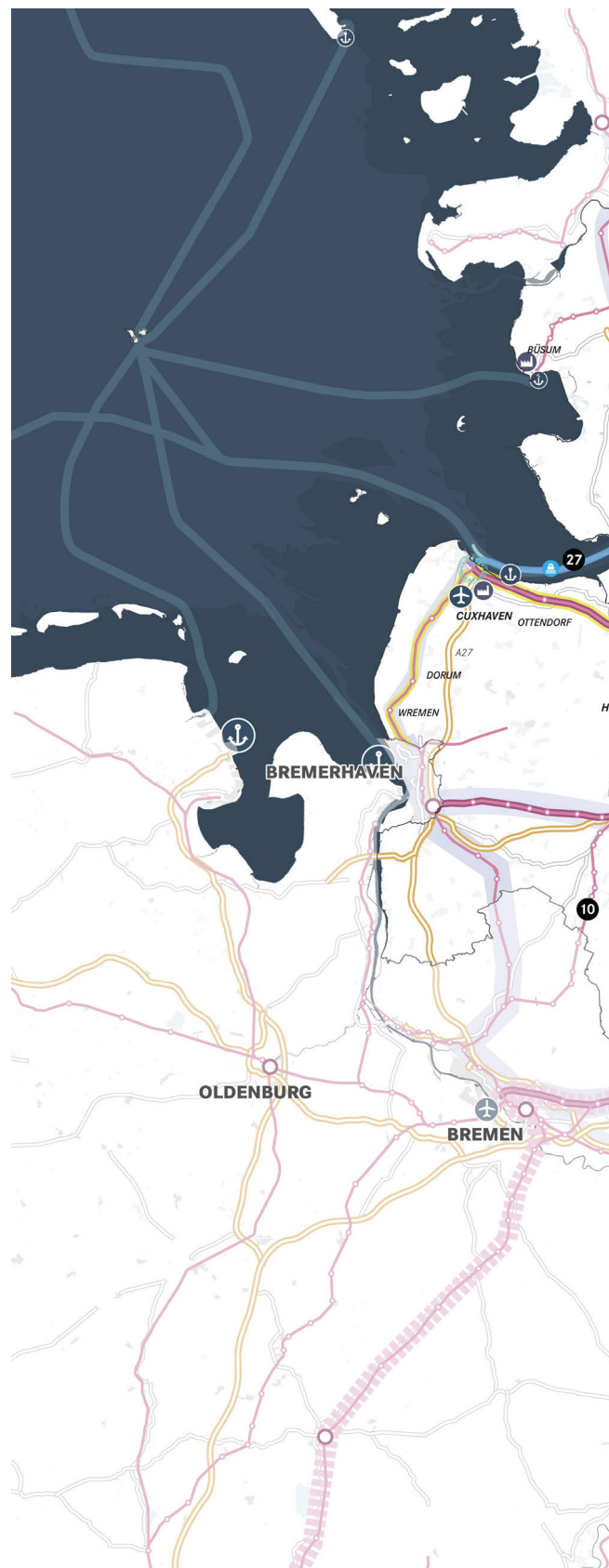
**Nicht verortet - Ausbau des Schienenverkehrsdreiecks Hamburg-Hannover-Bremen** (in kontroverser Diskussion):

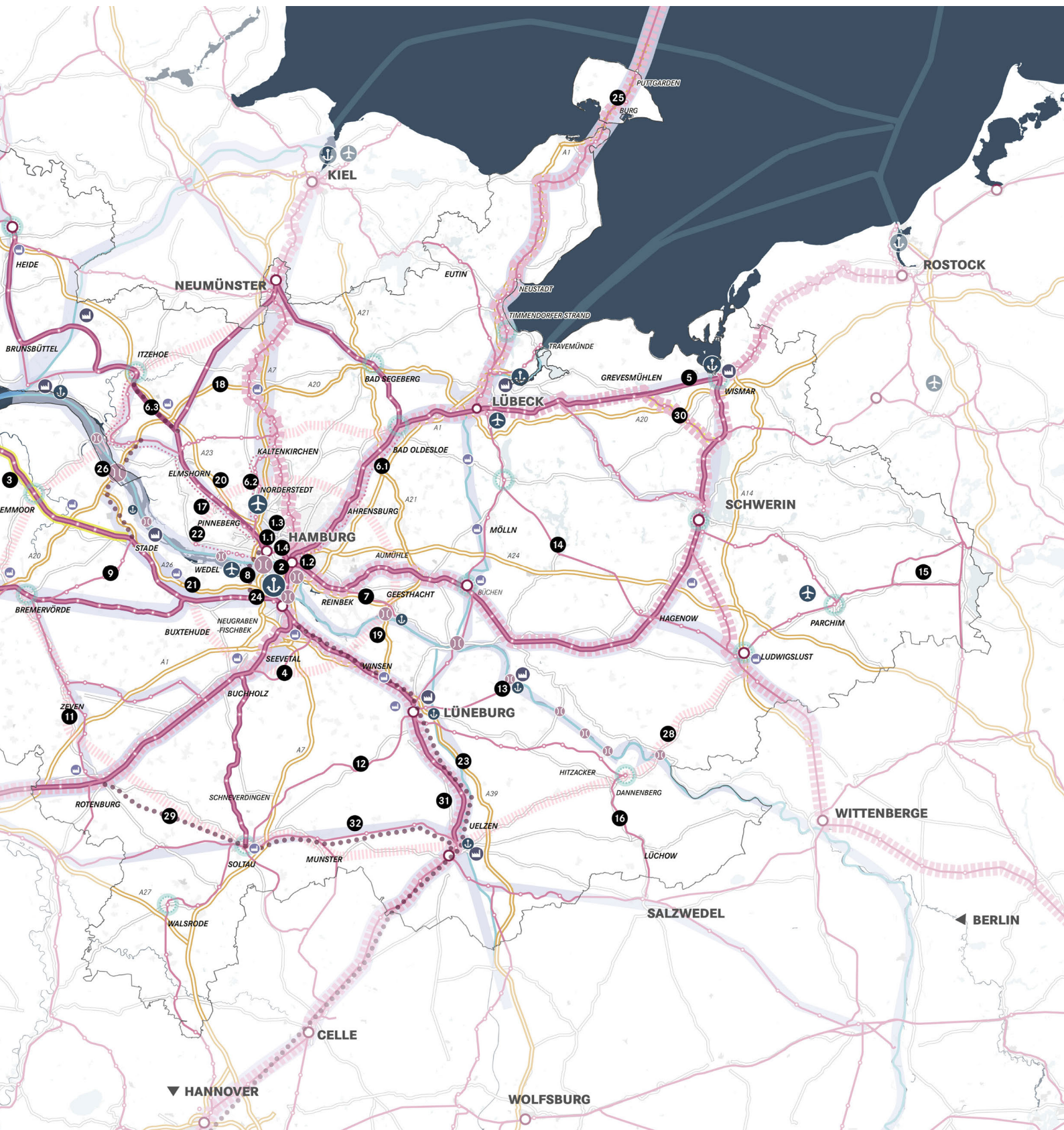
Es soll eine verbesserte Anbindung zwischen Hamburg, Hannover und Bremen im regionalen Konsens entwickelt werden. Dabei sollen Lösungen gefunden werden, die Kosten und Nutzen zwischen den Akteur/-innen in der Region sinnvoll ausgleichen. Die Behörde für Verkehr und Mobilitätswende der Freien und Hansestadt Hamburg wünscht sich eine Kartendarstellung für das Räumliche Leitbild. Im Rahmen der Trägerbeteiligung sollen Möglichkeiten dazu ausgelotet werden.

# Teilkarte: Ein Multimodales Mobilitätsversprechen für 2045

## Schiene

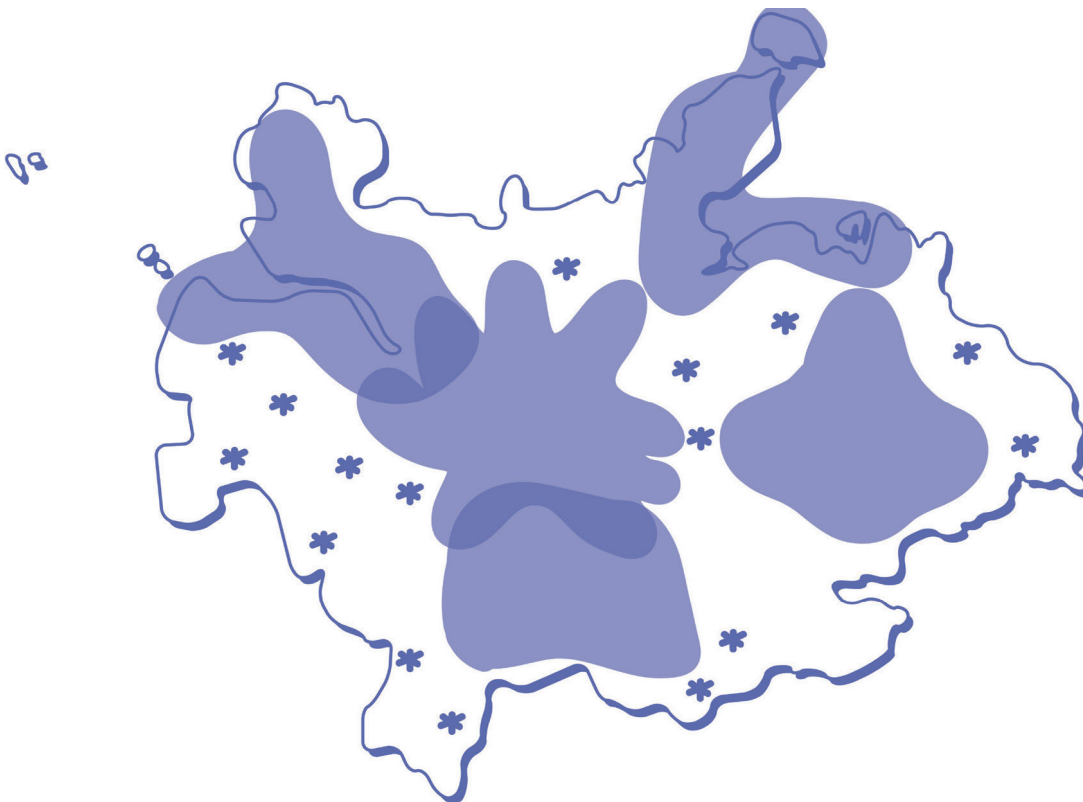
-  *Expressrouten: Regiotakt (alle 30-Minuten)*
-  *Sonstige Bahnstrecke (inkl. Reaktivierung alter Streckenabschnitte)*
-  *S-Bahn Ausbau*
-  *Hochgeschwindigkeitstrasse*
-  *Neu- und Ausbaustrecken (in Umsetzung / In Planung / In Prüfung)*
-  *Haltepunkte des Nah- und Regionalverkehrs*
-  *Haltestelle des Fernverkehrs*
-  *Einstiegsorte Landschaft*
-  *Elektrifizierung*
-  *Güterhauptkorridor*
-  *Güternebenkorridor*
- Straße**
-  *Autobahn (inkl. Ausbauprojekte)*
-  *Regionaler Expressbus & Suchraum für SPNV-Ausbau (Regiotram, S-bahn, Regionalbahn)*
-  *Elbquerung*
- Sonstige**
-  *Schlüsselprojekt*
-  *Fähren*
-  *Potenzialstandorte für multimodale Gewerbeflächen (Bimodal angebunden)*
-  *Potenzialstandorte für multimodale Gewerbeflächen (Trimodal angebunden)*
-  *Flughafen*
-  *Hafen*
-  *Wasserstraße*





### 3. Ausbalancierte und dynamische ökonomische Entwicklung bis 2045

**Globale und regionale Transformationsprozesse sorgen für eine neue ökonomische Dynamik in der Metropolregion Hamburg. Durch Kooperation nutzt sie ihre Lagegunst, um zur aktiven Gestalterin der Transformation zu werden.**



Infrastrukturelle und wirtschaftliche Impulse wirken in der Metropolregion Hamburg als Grundlage für eine dynamische ökonomische Entwicklung. Als entscheidender wirtschaftlicher Impuls wird die Metropolregion Hamburg nicht nur Stromproduzentin durch den Ausbau der Offshore-Energie sein. Durch den Ausbau dezentraler Produktionskapazitäten wird ein struktureller Energiereichtum erreicht, der durch das Vorhandensein lokaler Expertise und Innovationskraft sowie globaler Vernetzung der lokalen Energieunternehmen in Bereichen wie Offshore, LNG oder Wasserstoffimport, -distribution und -nutzung vor Ort nutzbar gemacht wird und die Region als international bedeutender Energiestandort positioniert.

Dabei setzt sie auf die Innovationskraft der Forschungs- und Hochschulstandorte der Region und die durch Kooperationen gestärkten Hafenstandorte. Durch den Schienenausbau und schnelle, zuverlässige Verbindungen werden in der gesamten Region neue Impulse gesetzt.

### **Drei überregionale Dynamiken führen zu neuen sozioökonomischen Transformationen in der Metropolregion Hamburg:**

- Der starke Ausbau der Offshore-Energiegewinnung, der europäischen Netze und der dezentralen Produktionskapazitäten schafft eine neue wirtschaftliche Lagegunst durch einen Boom in der Energiebranche sowie durch den strukturellen Energiereichtum in der Region mit Vorteilen für weitere Wirtschaftszweige.
- Die Folgen der Klima- und Biodiversitätskrise stellen die Region vor große Herausforderungen und erfordern neue Formen der Landwirtschaft und Landnutzung. Sie beflügeln aber auch den Tourismus.
- Als Folge der gestiegenen ökonomischen Attraktivität sowie der relativen Klimagunst der Region im globalen Kontext der Erderwärmung wird die MRH zum Zielort einer deutlich verstärkten Zuwanderung.

Die Dynamiken „landen“ dabei in den jeweiligen Teilräumen der Region, die auf Grund ihrer Lage und Struktur besonders empfänglich für sie sind. Um strategisch mit diesen Veränderungen umzugehen und Synergien zu nutzen, verfolgt das Räumliche Leitbild folgende ökonomische Entwicklungsprinzipien.

#### **3.1 Durch Kooperationen die Lagegunst nutzen: Entwicklungsprinzipien**

##### **Die Zusammenarbeit in und zwischen den Perspektivräumen ermöglicht eine dynamische Entwicklung durch abgestimmte Arbeitsteilung in der Region**

- Die teilräumliche Entwicklung erfolgt durch Kooperationen in Perspektivräumen, die sich entsprechend der Begabungen und Herausforderungen der jeweiligen Teilräume konstituieren.
- Sie übernehmen die Koordination von Siedlungsflächenentwicklung, Wirtschaftsklustern oder Klimaschutz und Klimaanpassung.
- Hier arbeiten Akteur/-innen eng zusammen, um den jeweiligen Teilraum zukunftsfähig auszurichten.

##### **Standortvorteile werden in Wert gesetzt**

- Innovation und Entwicklung werden regional differenziert, lokale Standortvorteile werden strategisch genutzt.
- Die naturräumlich günstige Lage der Region zur Erzeugung und Einfuhr grüner Energie wird abgeschöpft, indem energieintensive Industrien in der Region unter Nutzung der Energieinfrastrukturen angesiedelt werden.
- Die in der MRH generierte Wertschöpfung verbleibt vor Ort und gleicht die Belastungen der Energieproduktion lokal aus.
- Die Innovationsstrategie der MRH wird entsprechend der teilräumlichen Ziele und Begabungen weiter ausdifferenziert und durch die Innovationsagentur umgesetzt, um so flächendeckende Wirkung zu entfalten. Es entwickeln sich lokale Kompetenzzentren, Schwerpunktbereiche und eine regionale Arbeitsteilung.

- Die Fertigstellung der festen Fehmarnbeltquerung bringt Impulse für die gesamte Region als Tor in den Norden.

### **Die Häfen unterstützen eine klimafreundliche und zukunftsgerichtete Ausrichtung der Metropolregion Hamburg**

- Die Häfen haben eine wichtige Rolle für die Energiewende und sind Wachstumsmotoren für die Region. Die Seehäfen der Region sind als Knoten für unterschiedliche Energieträger zentrale Akteure der Energiewende. Gemäß der jeweiligen Standortvorteile kommt es zu einer Arbeitsteilung in den Bereichen Wasserstoffwirtschaft, Offshore Windenergie und Energietransport mit positiven Effekten für die gesamte Region.
- Angesichts neuer Fertigungs- und Produktionstechniken (3D-Druck) sind die Häfen vorbereitet, positiv und dynamisch auf Änderungen in den Güterströmen zu reagieren.
- Neue Entwicklungspotenziale werden so frei und die Häfen können im internationalen Wettbewerb weiterhin Bestand haben.

### **Die Metrokerne und Dynamikorte sind die Treiber der Innovation in der Region**

- Die Metrokerne und Dynamikorte sind die Innovationsmotoren der Metropolregion Hamburg. Unterstützt werden sie in ihrer Funktion durch die Ankerorte an Expressrouten.
- In den Metrokernen und Dynamikorten sind ausreichend Gewerbe- und Industrieflächen für international, national und regional bedeutsame Industrie und Unternehmen verfügbar.
- In Arbeitsteilung werden die teilträumlichen Begabungen entsprechend der Innovationsstrategie der MRH gestärkt und dadurch ein Mehrwert für die gesamte Region und ihre Teilräume geschaffen.
- Im Sinne der Daseinsvorsorge und gleichwertigen Lebensverhältnisse spielt die Nahversorgung in allen Ortstypen in der Region eine entscheidende Rolle für die Grundversorgung der Bevölkerung.
- Eine flächendeckende Verfügbarkeit von schnellem Internet und neuesten Mobilfunkstandards ist Voraussetzung für den Erhalt und Neuansiedlung von Unternehmen in der gesamten Metropolregion Hamburg.

### **Die ländlich geprägten Räume entwickeln ihre Stärken weiter**

- Die ländlich geprägten Räume entwickeln ihre ökonomischen Stärken weiter. Sie sind Standorte für Anlagen zur Erzeugung Erneuerbarer Energien, zur Gewinnung von Wasserstoff sowie Standort für Strom- und Energiespeicher. Industrie- und Gewerbestandorte entwickeln sich in unmittelbarer räumlicher Nähe zum Ort der Energieerzeugung, um die Kapazitäten bestmöglich auszuschöpfen und Transport- und Infrastrukturkosten zu minimieren. Der Ausbau von Leitungstrassen und dem Wasserstoffkernnetz findet überwiegend in ländlich geprägten Räumen statt und sichert die Energieversorgung in der Region und darüber hinaus.
- Neben dem Tourismus in den Zentren der Region, findet viel Tourismus im ländlich geprägten Raum statt. Schwerpunkträume an Nord- und Ostsee werden durch Angebote in den starken Landschaften zielgerichtet ergänzt.
- Alle Bereiche werden durch ein verbessertes Mobilitätsangebot verbunden und aufgewertet.
- Die ländlich geprägten Räume stärken die Souveränität der Region. Ihre wirtschaftlichen und naturräumlichen Potentiale werden gemeinsam weiterentwickelt.



- Die landwirtschaftlichen Räume werden im Einklang mit der Freiraumstruktur des Grünen Netzes und vor dem Hintergrund des Klimawandels transformiert. Die Verarbeitung landwirtschaftlicher Produkte vor Ort steigert dabei die Wertschöpfung und bietet angesichts der globalen Nahrungsmittelunsicherheiten Raum für Innovation im Maschinenbau und der chemischen Industrie.
- Grundlegende Infrastruktur wie Breitband und der neueste Mobilfunkstandard machen die ländlich geprägten Räume fit für neue Formen der Arbeit.
- Digitalisierung und Flexibilisierung der Arbeitswelt haben positive Auswirkungen in den ländlich geprägten Räumen. Durch einen sorgsamen Umgang mit dem knappen Gut der Fläche kann ein lokaler und regionaler Mehrwert erzielt werden.

### 3.2 Neue Perspektiven für die Region

Um die überregionalen Dynamiken und ökonomischen Impulse in der MRH nutzbar zu machen, werden in Perspektivräumen neue Kooperationen geschaffen oder bestehende Kooperationsstrukturen ausgebaut. So wird der Zersplitterung der Region entgegengewirkt und gemeinsam Synergien geschaffen. Die Perspektivräume dienen der kooperativen Siedlungs- und Gewerbeflächenentwicklung, befassen sich aber auch mit Aspekten der Klimaadaptation, Landschaftsentwicklung oder dem Ausbau des Mobilitätsangebots. Sie sind die Schwungräder, welche die Region in Fahrt bringen und gewährleisten, dass wirtschaftliche Dynamiken sich nicht nur an bestimmten Orten konzentrieren, sondern in die Fläche wirken.

#### Hamburger Verflechtungsraum

Als Kern der MRH besitzt der Hamburger Verflechtungsraum auch die größte wirtschaftliche Dynamik. Seine Städte und Gemeinden sind durch einen hohen Grad an wirtschaftlicher und verkehrlicher Vernetzung eng miteinander verzahnt. Dieser Perspektivraum zeichnet sich aus durch die Verbindung von Urbanität und der Nähe zu hochwertigen Freiräumen. Eine enge Kooperation zwischen Hamburg und seinem Umland kann zur Entspannung auf dem Wohnungsmarkt beitragen, einer Zersiedlung vorbeugen und zur strategischen Nutzung gemeinsamer Standortvorteile beitragen.

Von Zentraler Bedeutung im Hamburger Verflechtungsraums ist die Freie und Hansestadt Hamburg als global bedeutsamer Wirtschafts-, Hafen- und Innovationsstandort. Hamburg besitzt eine enorme Dichte vielfältiger kultureller und wissenschaftlicher Einrichtungen sowie eine hohe Freizeit- und Lebensqualität. Es ist damit ein internationaler Anziehungspunkt, der Fachkräfte in die Metropolregion Hamburg bringt. Hamburg ist Zentrum der Innovation, des Handels und des Tourismus und somit ein internationales Tor für Menschen, Ideen und Waren. Viele Ansprüche werden an Hamburg gerichtet und das führt zu Zielkonflikten. Die enorme Dichte und hohe Preise erschweren den Zugang zu günstigem Wohnraum und Freiraum für die Kreativwirtschaft. Auch der Klimawandel bedroht besonders die dicht besiedelten Gebiete im Zentrum der Metropolregion Hamburg. Neue Anforderungen an Mobilität, veränderte Wertschöpfungsketten, und innovative Industriezweige erfordern neue Lösungen, die Hamburg nur durch die Kooperation mit seinem Umland erreichen kann.

Durch die Kooperation der Stadt Hamburg mit den Umlandgemeinden in Bereichen wie der Wohnraumentwicklung, Frei- und Gewerbeflächenplanung oder dem ÖPNV wird einer Zersiedelung der Landschaft vorgebeugt und gleichzeitig einer weiteren Überhitzung des Immobilien- und Flächenmarktes entgegengewirkt. Durch die gemeinsame strategische Kooperation kann die ökonomische Entwicklung, insbesondere hinsichtlich des Flächenangebotes, effizient und zielführend zum Vorteil aller Mitglieder des Verflechtungsraums erfolgen. Auch Kooperationen über den Raum hinaus, z.B. mit den norddeutschen Häfen, schaffen im Kern des Raumes neue Flächen für die Ansiedlung von Zukunftsindustrien und hafengebundenen Dienstleistungen, die für noch höhere Wertschöpfung im Verflechtungsraum sorgen werden.

## **Deltastadt**

An der Elbmündung hat sich ein neuer polyzentrischer Entwicklungsraum gebildet, in dem sich urbane und innovative Lebensumfelder neu mit der gewachsenen Kulturlandschaft verbinden. Die einstmals eher peripher in der MRH gelegenen Zentren Heide, Brunsbüttel, Itzehoe und Cuxhaven haben sich gemeinsam mit ihren umgebenden Landkreisen zu einem Entwicklungsraum zusammengeschlossen, der den strukturellen Energiereichtum in Wert setzt. Es bestehen enge Vernetzungen zum Oberzentrum und Hochschulstandort Bremerhaven.

Durch neue Verbindungen über die Elbe rückt das Delta zusammen: Die Schnellfähre von Cuxhaven nach Brunsbüttel und die multimodale Querung bei Glückstadt (A20) schließen einen Kreis. Die Elbe wird von einem trennenden zu einem verbindenden Element.

Durch den enormen Ausbau der Offshore-Kapazitäten in der Nordsee, den Ausbau des LNG-Netzes, Projekten zu synthetischen Kraftstoffen sowie des European Hydrogen Backbone wird die Elbmündung zum neuen europäischen Energieknotenpunkt. Die hier versammelte Kompetenz und der entstehende Energiereichtum sorgen für eine besondere Lagegunst der Deltastadt, was die Ansiedlung energieintensiver Industrien wie der Batterieproduktion begünstigt. Dies erfordert auch neue Infrastrukturen zum Umschlagen und Transportieren der Energie sowie gut angebundene Gewerbestandorte für Zulieferunternehmen.

Die Deltastadt ist gleich mehrfach vom Klimawandel betroffen. Wasser bedroht sie vom Land und der See, Siedlungsräume und Ökosysteme sind hier besonders vulnerabel. Durch systematische Transformationen der Landnutzung und des Küstenschutzes kann die Region zu einem Klimapuffer werden, ohne dabei an wirtschaftlicher Bedeutung zu verlieren. Dennoch müssen bei der Siedlungsentwicklung und Architektur neue Standards angesetzt werden, die auf Unsicherheiten des Klimasystems flexibel reagieren können. Dem Küstenschutz kommt eine besondere Bedeutung aufgrund des Spannungsfelds zwischen wirtschaftlichen Chancen, verbunden mit der Energiewende, und Herausforderungen des Klimawandels zu.

## **Küstenland**

Das Küstenland ist ein maritimer Hotspot in der MRH. Durch die Fehmarnbeltquerung wird die Region noch stärker an Skandinavien angebunden und für neue Waren- und Besucherströme erschlossen. Während in der Region viele wirtschaftliche Impulse und Innovationsthemen eine Rolle spielen, stellt der Tourismus das Küstenland vor besondere Herausforderungen. Der globale Temperaturanstieg wird - trotz aller negativer Auswirkungen - die Gästezahlen der Ostseeküste

durch eine Verlagerung internationaler Tourismusströme in den Norden zusätzlich ansteigen lassen. Die Küsten hier sind nicht zuletzt topographiebedingt weniger stark vom Meeresspiegelanstieg betroffen als die Nordsee. Eine Kooperation ist von essentieller Bedeutung, um die zum Teil heute bereits erreichten Grenzen der touristischen Kapazitäten in einigen Kommunen innerhalb des Küstenlandes zu entlasten und die Entwicklungspotentiale anderer Kommunen zu aktivieren.

Eine gemeinsame Entwicklung nachhaltiger Mobilitätsangebote und eine gezielte Besucherlenkung kann dabei das Küstenland als attraktiven Wohn-, Arbeits-, Lebens- und Besucherraum stärken. Ein Zusammenwachsen des Lübecker Raums mit Westmecklenburg erzeugt dabei klare Vorteile für beide Räume.

Deshalb ist das Ziel der regionalen Kooperation, die negativen Auswirkungen des Tourismus abzuschwächen und neue, nachhaltige Formen des Tourismus zu etablieren. Der Ausbau des SPNV, z.B. durch die Direktverbindung zwischen Lübeck und Wismar, schließt Lücken und fördert die regionale Integration des Wirtschafts- und Personenverkehrs. Die Region wird so als Wohn- und Arbeitsort attraktiver gemacht. Zu den urbanen Zentren Lübeck und Wismar mit ihrer breiten und wissensorientierten ökonomischen Basis und ihrer touristischen Attraktivität tritt als neues urbanes Zentrum Oldenburg i.H. hinzu, das als Tor nach Skandinavien einen starken Entwicklungsimpuls erlebt. Eine gemeinsame Abstimmung auf dem Wohnungsmarkt und im ÖPNV kann hier die negativen Auswirkungen des Overtourism reduzieren.

## Stadtlandnetz

Im Westen Mecklenburgs hat sich ein neuer Kooperationsraum herausgebildet, dessen Zentren die Städte Schwerin, Ludwigslust, Hagenow und Parchim bilden. Er zeichnet sich durch seine Lage zwischen den Metropolen Hamburg und Berlin aus und nimmt so eine verbindende Funktion ein. Das Stadtlandnetz wird durch eine gezielte Gewerbeflächenentwicklung in den Zentren wirtschaftlich gestärkt. Autobahnahe Gewerbeflächen werden mit dem ÖPNV multimodal erreichbar. Der Ausbau der Fehmarnbeltquerung wird durch die Eisenbahnkurve auch zum Vorteil für Schwerin, von dem aus ein wirtschaftliches Ökosystem an Zulieferern in das Städtenetz ausstrahlt. Dabei kommen wichtige Impulse aus dem Wissenschafts- und Innovationspark Wismar-Schwerin.

Eingebettet in attraktive und ökologisch wertvolle Landschaften bietet der ländlich geprägte Raum in dieser Region ein großes Potential für naturnahes Wohnen und Tourismus, was zukünftig stärker beworben wird. Die vier Innenstädte im mecklenburgischen Städtenetzwerk werden durch die Einrichtung von Urban-Improvement-Districts (wie in Hamburg, Niedersachsen und Schleswig-Holstein bereits üblich) gestärkt.

Das Stadtlandnetz hat darüber hinaus eine Pionierfunktion im Bereich transformativer Landnutzungssysteme eingenommen, die Wirtschaftlichkeit mit Landschafts- und Klimaschutz in Klimakulturlandschaften verbinden. Die dünne Besiedelung der ländlich geprägten Räume erfordert besondere Angebote ländlicher Mobilität, z.B. durch On-Demand Angebote, wobei sich östlich des Raumes zwischen Plau und Waren durch die Reaktivierung alter Bahnstrecken ein gut vernetzter ländlich geprägter Teilraum herausgebildet hat. Durch den Ausbau der Schieneninfrastruktur wird dieser Raum außerdem stärker mit dem Küstenland verzahnt.

## Heideland

Der südliche Teil der Metropolregion Hamburg um die Lüneburger Heide bildet einen neuen Perspektivraum und wächst durch die Weiterentwicklung der infrastrukturellen Leistungsfähigkeit, z.B. durch Reaktivierung und den Ausbau von Bahnstrecken, näher zusammen. Wichtige Bildungseinrichtungen wie die Leuphana Universität oder innovative Industrien z.B. aus dem Bereich der Life Sciences machen den Ort bereits heute zu einem Raum der Innovation. Ökonomisch bedeutend ist auch das große Potenzial des Raums im Tourismus und der Naherholung.

Als charakteristische Landschaft der MRH und Teil des grünen Netzes wird der Raum stärker als Erholungsraum positioniert und kann gleichzeitig als attraktive Wohn- und Arbeitslandschaft sowie Entlastungsraum für den Hamburger Verflechtungsraum profitieren. Der Ausbau der Amerikalinie mit dem Knoten Uelzen stärkt die Funktion des Raums als Tor an der Achse bis zum Jade-Weser-Port und in Richtung Mecklenburg-Vorpommern und Brandenburg. Die vorgeschlagene Reaktivierung der Trasse Lüneburg - Amelinghausen - Soltau stellt eine neue Querverbindung durch die Lüneburger Heide her. Die starken Achsen A7, A27, Elbe-Seitenkanal sowie die Achse Lüneburg-Uelzen-Wolfsburg stärken weiterhin die wirtschaftlichen Verflechtungen mit der MRH und den angrenzenden Metropolräumen.

Ökonomisch bedeutend ist zudem das große Potenzial des Raums im Tourismus und der Naherholung. Als charakteristische Landschaft der MRH und Teil des grünen Netzes besteht die Chance, den Raum stärker als Erholungsraum zu positionieren und gleichzeitig als attraktive Wohn- und Arbeitslandschaft und Entlastungsraum für den Hamburger Verflechtungsraum zu profitieren.

## Ländliche Entwicklung

Durch den engmaschigen Ausbau des SPNV- und Straßennetzes ergeben sich auch für die Grund- bzw. Unter- und Mittelzentren der Region neue Wachstumspotentiale. Sie profitieren von einer besseren Erreichbarkeit für Menschen und Güter und werden so zu attraktiven Alternativen für Wohnen und Arbeiten. Gleichzeitig profitieren sie von einer Flexibilisierung der Arbeit und Änderung der Produktionsmethoden (z.B. 3D-Druck). Diese Entwicklungen werden an den multimodalen Knotenpunkten konzentriert, um ein Zersiedeln der Landschaft und die Abhängigkeit vom Auto zu verhindern. Aber auch in Räumen außerhalb des inneren Verflechtungsraumes profitieren die Menschen von einer integrativen Siedlungsentwicklung.

Die Landwirtschaft wird auch weiterhin das Rückgrat der ländlich geprägten Räume bilden, jedoch müssen Anbaumethoden und Sortenauswahl auf die Klima- und Biodiversitätskrise abgestimmt und ggf. mit Förderprogrammen unterstützt werden. Um für Trockenperioden, Starkregenereignisse oder Stürme gewappnet zu sein, werden resistente Sorten gewählt. Großflächige Monokulturen werden diversifiziert und die „Knicks“ erleben eine Renaissance in der Landschaft Norddeutschlands. So wird die Produktivität in unsicheren Zeiten gesichert, denn gesunde Böden und Ökosysteme sind die Grundlage für unsere Landwirtschaft. Im Sinne einer klimaneutralen Landwirtschaft spielt dabei auch die gezielte Ansiedlung von Unternehmen, die entlang der Wertschöpfungskette landwirtschaftliche Produkte weiter verarbeiten, eine Rolle.

In den produktiven Kulturlandschaften der ländlich geprägten Räume liegt der Schwerpunkt stärker auf einer ökonomischen Landnutzung durch Landwirtschaft und Energieproduktion. Dennoch werden sie durch neue Anbaumethoden und Landnutzungsmuster weiterentwickelt und dadurch

nicht nur klimafreundlicher und resilienter, sondern gewinnen auch an Aufenthaltsqualität. In den Räumen, die als starke Landschaften das Grüne Netz der Metropolregion Hamburg bilden, liegt das Augenmerk eher auf dem Schutz der natürlichen Lebensgrundlagen und einer ökologischen Landwirtschaft. Hier befinden sich die Biodiversitätshotspots der Region, naturnahe Wälder, Auen und Heiden. Sie sind daher auch touristisch hoch attraktiv, sodass die verminderte landwirtschaftliche Produktivität durch den Tourismus ausgeglichen wird.

### **Leuchtturmthemen der Innovationsstrategie der MRH**

Die Innovationsstrategie der Metropolregion Hamburg stellt fünf Leuchtturmthemen der ökonomischen Entwicklung heraus. Die Teilkarte stellt einen ersten Schritt zur räumlichen Verortung dieser Leuchtturmthemen in der MRH dar. Es zeigt sich, dass die großen Perspektivräume jeweils viele der zukunftsweisenden Themen in ihrer ökonomischen Struktur abbilden können. Hier werden Anknüpfungspunkte für die weitere strategische Ausrichtung teilräumlicher Regionalentwicklung aufgezeigt. Innovations- und Wissenschaftspark sollen zur Forschung und Entwicklung im Bereich erneuerbarer Energien und grünem Wasserstoff in Heide, Geesthacht, Harburg, Stade und Wismar-Schwerin entstehen.

### **Potenziale für multimodale Gewerbestandorte**

Durch den Ausbau der Infrastrukturen in der Metropolregion Hamburg entstehen etwa entlang der neuen A20 Potenziale für multimodale Gewerbestandorte. Im Sinne einer multimodalen Entwicklung und der Verlagerung von Güterverkehren weg von der Straße sollten solche Standorte priorisiert werden, die über eine multimodale Anbindung durch nahegelegene Gütertrassen oder Wasserstraßen verfügen. Dies gilt nicht nur für die Räume entlang neu zu bauender Infrastrukturen, sondern es sollen in der gesamten Metropolregion Hamburg solche Orte für eine gewerbliche Entwicklung priorisiert werden, welche die multimodalen Anforderungen erfüllen.

## **3.3 Entwicklungsimpulse in den Dynamikorten und Metrokernen**

Als Bestandteile der Perspektivräume finden sich in der MRH mehrere Räume und Orte, in denen sich die überregionalen Dynamiken besonders zeigen. Mehrere Ober- und Mittelzentren der Region zeichnen sich bereits durch eine besondere infrastrukturelle Ausstattung und die Überlagerung mehrerer Entwicklungspotentiale aus. Sie sind wichtige Eckpfeiler der teilräumlichen Kooperationen und bilden zudem Schwerpunkte der Siedlungsentwicklung:

### **1 Der Hamburger Hafen**

Gemäß seiner Ausrichtung auf Innovation und nachhaltige Wertschöpfung wirkt der Universalhafen Hamburg weiterhin als Garant der Versorgungssicherheit und geht in seiner Orientierung zugleich über das reine Umschlagswachstum hinaus. Seine Funktion für die regionale und nationale Logistik erfährt u.a. durch die feste Fehmarnbeltquerung und die Stärkung des Verkehrsträgers Schiene eine neue Bedeutung. Als hocheffizienter, klimaneutraler Energieknoten bildet der Hafen künftig das Zentrum der norddeutschen Wasserstoffwirtschaft.

## **2 Stade**

Stade ist eine attraktive Stadt, die durch ihre Lage am Energiekorridor sowie den Anschluss an Straße, Schiene und Wasser sowie den geplanten Innovations- und Wissenschaftspark beste Voraussetzungen besitzt für die Ansiedlung energieintensiver Unternehmen.

## **3 Brunsbüttel**

Brunsbüttel baut seine Stellung als Energieknotenpunkt der Region aus. Hier landen Windstrom und Gas an und werden weiter verteilt. Der Energiereichtum ermöglicht die Ansiedlung neuer Unternehmen.

## **4 Heide**

Durch die Ansiedlung einer großen Batteriefabrik wurde im Nordosten der MRH ein neuer zukunftsweisender Wirtschaftsstandort geschaffen, der Impulse für die Region setzt. Diese können durch den geplanten Innovations- und Wissenschaftspark weiter gestärkt werden.

## **5 Cuxhaven**

Durch seine attraktive naturräumliche Lage kann Cuxhaven seine Stellung als Touristenziel weiter ausbauen. Zukunftsweisende Projekte natürlichen Klima- und Küstenschutzes machen den Ort zu einem Zentrum nachhaltigen Tourismus, auch die Fischerei profitiert. Gleichzeitig bringen die Dynamiken der Windenergie und der Wasserstoff-Distribution dem Offshore-Basishafen weiteres Wachstum.

## **6 Uelzen**

Durch seine Lage am Elbe-Seitenkanal, die Funktion als Bahnknoten und die Nähe zu Wolfsburg, Hannover und Hamburg ergeben sich für Uelzen große Potentiale als Gewerbe- und Logistikstandort.

## **7 Lübeck**

Lübeck erfährt durch die Fehmarnbeltquerung und die touristische Attraktivität der Stadt und ihres Umlandes einen großen Aufschwung. Die Stadt positioniert sich als ein Zentrum des Ostsee-Tourismus und baut ihre bestehenden wirtschaftlichen Schwerpunkte in Medizintechnik, Life Science, Logistik und Ernährungswirtschaft aus. Neue und ausgebaute Warenströme fördern die wirtschaftliche Entwicklung der Stadt.

## 8 Wismar

Durch den Klimawandel begünstigt, hat sich der schon seit Generationen touristisch geprägte Bereich der westmecklenburgischen Küste internationalisiert und zu der von grünen Landschaften gegliederten Städteketten der „Küstenlandes“ entwickelt. Durch neue Bahnverbindungen und die Nähe zu anderen Zentren der Region ist Wismar ein beliebter Wohn- und Arbeitsstandort geworden. Der Innovations- und Wissenschaftspark Wismar-Schwerin kann neue wirtschaftliche Impulse in der Region auslösen.

## 9 Schwerin

Mit Fertigstellung der A14, der Einrichtung der neuen Hochgeschwindigkeitsbahnverbindung von Berlin über Schwerin nach Kopenhagen und der deutlich verbesserten Schienenanbindung nach Hamburg und Lübeck ist der Raum um Schwerin zu einem prosperierenden, durch grüne Landschaften geprägten und durch den Innovations- und Wissenschaftspark Wismar-Schwerin gestärkten Tor zwischen den Metropolen geworden. Entlang der neuen Verbindungen haben sich Unternehmen angesiedelt, die in den Ballungsräumen keinen Platz mehr finden.

## 10 Lüneburg

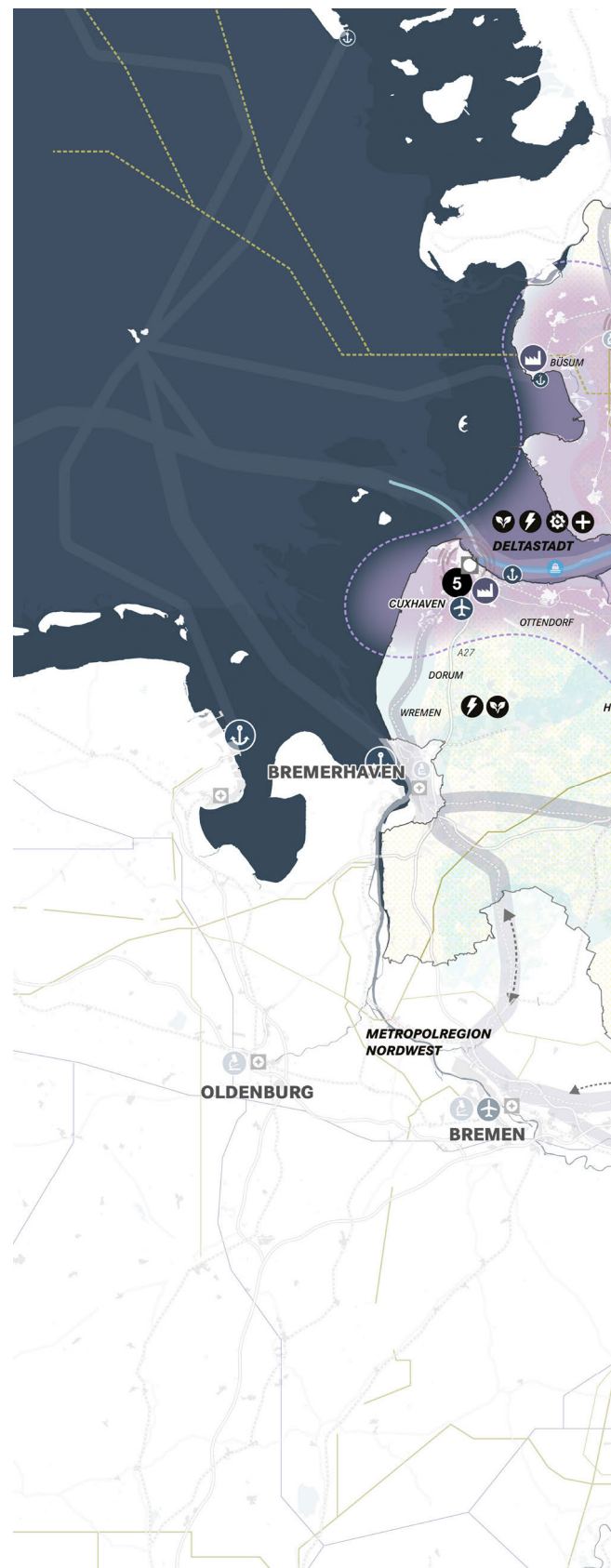
Lüneburg bietet beste Voraussetzungen für eine dynamische Entwicklung. Bereits heute ist es Wissenschafts- und Forschungsstandort. Die historische Altstadt, die Lüneburger Heide und die perfekte Anbindung an Hamburg, Hannover und darüber hinaus machen die Stadt besonders attraktiv als Wohn- und Arbeitsstandort. Durch die zukünftig noch weiter verbesserte Verkehrsanbindung sowie die Kooperation im Heidegebiet kann die Stadt neue Unternehmen, Einwohner/-innen und Besucher/-innen gewinnen.

## 11 Neumünster

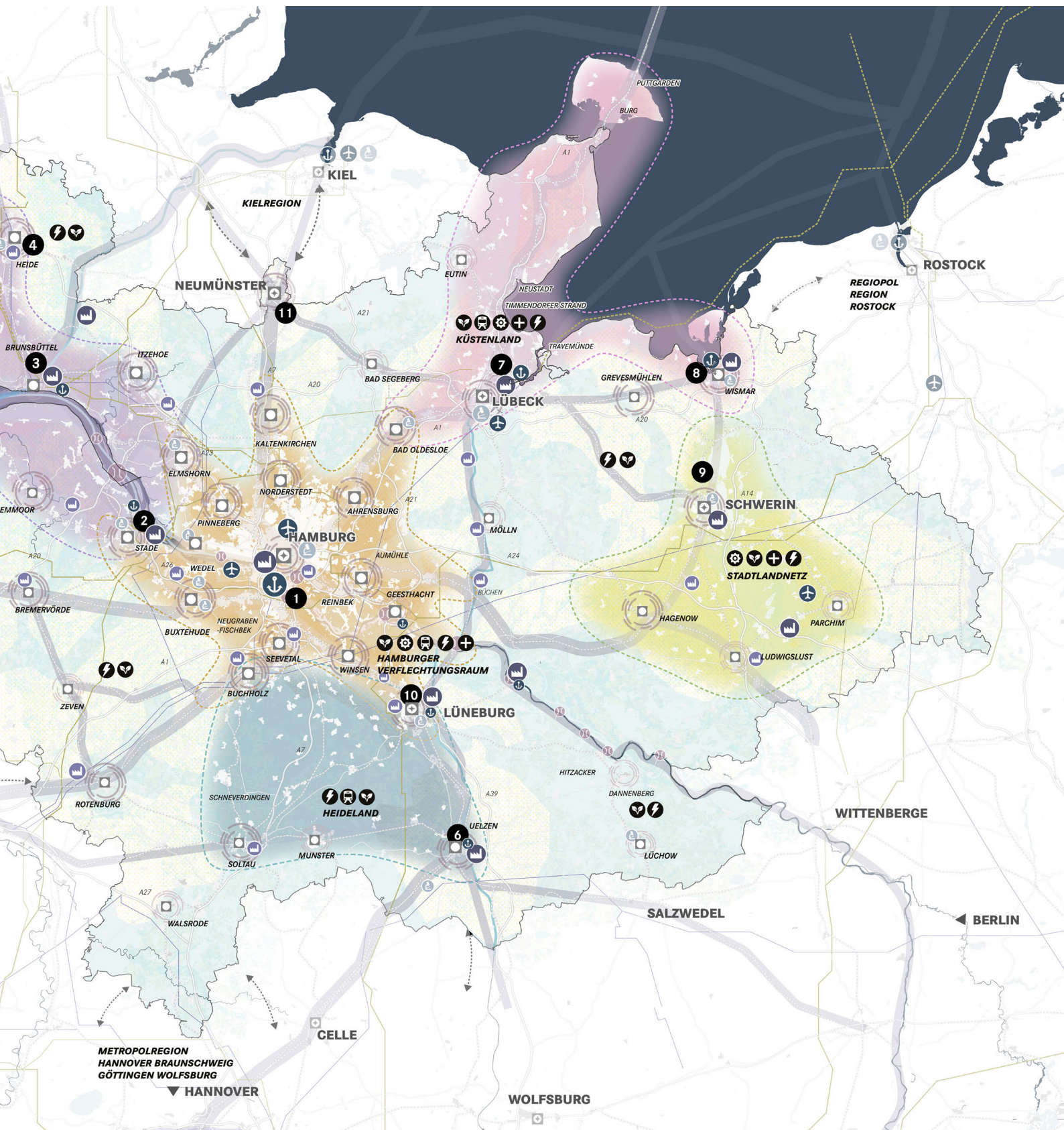
Im Norden der Metropolregion Hamburg hat sich ein neues dynamisches Zentrum herausgebildet. Neumünster hat sich durch seine verkehrsgünstige Lage zwischen Hamburg, Kiel, Lübeck und Rendsburg sowie die Nähe zu attraktiven Naturräumen als neues urban-rurales Gegengewicht im Norden entwickelt und dient als Entlastungsort für die überlasteten Zentren der Region.

# Teilkarte: Ausbalancierte und dynamische ökonomische Entwicklung bis 2045

- Perspektivräume**
-  Deltastadt
-  Hamburger Verflechtungsraum
-  Küstenland
-  Stadtlandnetz
-  Heideland
- 1** Dynamikorte
- Leuchtturmthemen der Innovationsstrategie der MRH (nicht ortsgenau)**
-  Nachhaltige und smarte Energiesysteme
-  Nachhaltige Materialien und Produktionsprozesse
-  CO2-freie Mobilitätslösungen
-  Bioökonomie und Ernährungswirtschaft
-  Life Sciences und Gesundheit
- Ländlich geprägter Raum**
-  Produktives Land
-  Starke Landschaften
- Transport und Mobilität**
-  Bahnnetz (Optimalnetz)
-  Güterhauptkorridor
-  Güternebenkorridor
-  Autobahn
-  Entwicklungsimpuls Mittel-/Oberzentrum durch Expressrouten
-  Entwicklungsimpuls sonstige Mittelzentren durch SPNV-Ausbau
-  Wasserstraße
-  Fähre
-  Elbquerung
- Energieinfrastruktur**
-  Offshore-Netze
-  380-450 kV-Leitung
-  150-220 kV-Leitung
-  H2-Leitung
- Sonstiges**
-  Potenzialstandorte für multimodale Gewerbeflächen (Bimodal angebunden)
-  Potenzialstandorte für multimodale Gewerbeflächen (Trimodal angebunden)
-  Flughafen
-  Hafen
-  Universität / Hochschule







## 4. Flächensparende und klimaangepasste Siedlungsentwicklung in 2045

**Die Kommunen der Metropolregion Hamburg gestalten das Wachstum durch eine weitsichtige Siedlungsentwicklung. In regionaler Kooperation werden zukunftsgerichtete, kompakte, nutzungsgemischte und klimaangepasste Siedlungen gestaltet.**



Die heterogenen Siedlungsstrukturen stellen ein wesentliches Charakteristikum der Metropolregion Hamburg mit ihrem Gegensatz von stark verstädterten Kernräumen bis zu kleinteilig, dörflich und ländlich geprägten Räumen. Als Charakteristikum fungieren die im Hamburger Verflechtungsraum gut ablesbaren Siedlungsachsen. Die Siedlungsfläche in der MRH wuchs zwischen 1990 und 2018 um etwa 2% der Gesamtfläche der MRH. Der Siedlungsflächenzuwachs erfolgte hauptsächlich an den Siedlungsrändern und auf ehemals landwirtschaftlichen Flächen.

Im Sinne des Schutzes des Bodens, der Landschaften und der landwirtschaftlichen Flächen sowie einer klimasensiblen Entwicklung der MRH wird dieser Flächenzuwachs zukünftig konsequent begrenzt. Durch eine kompakte und nutzungsgemischte Siedlungsentwicklung kann flächensparend auf ein Bevölkerungswachstum reagiert werden. Dabei sieht kompakte und nutzungsgemischte Siedlungsentwicklung in den Teilräumen unterschiedlich aus und reagiert

auf differenzierte Wachstumsprognosen. Besondere Wachstumsimpulse über den Eigenbedarf hinaus können in den Metrokernen, den Siedlungsachsen und in den Dynamikorten aufgrund der infrastrukturellen Ausstattung erwartet werden. Im Sinne einer dezentralen Konzentration wird die Siedlungsentwicklung im Bereich der Zentren mit einer hohen Dichte an Arbeitsplätzen und einer leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur konzentriert. Gleichzeitig werden die Siedlungsräume und Zentren gezielt gestärkt und attraktiviert. Dementsprechend folgt das Räumliche Leitbild folgenden Entwicklungsprinzipien:

## 4.1 Qualitativ durch weitsichtige Siedlungsentwicklung wachsen: Entwicklungsprinzipien

### **Innenentwicklung hat Priorität vor Außenentwicklung**

- Die Städte und Gemeinden der MRH verfolgen weiterhin das Leitbild der Innenentwicklung.
- Konversion- und Brachflächenentwicklung sowie eine verstärkte Umnutzung und Weiterentwicklung des bestehenden Gebäudebestandes werden mit dem Ziel der Begrenzung der Flächeninanspruchnahme priorisiert.
- Neuentwicklung von Siedlungsfläche findet vorrangig in den zentralen Orten mit Bebauungs- und Nutzungsdichten über ortstypischen Werten statt. Wohnraumentwicklung ist verdichtet, dabei aber immer kontextsensitiv und angemessen, und erfolgt unter Nutzung bestehender Infrastrukturen.

### **Erreichbarkeit fungiert als entscheidender Standortfaktor**

- Erreichbarkeit mit Trägern des Umweltverbundes spielt eine entscheidende Rolle für die Siedlungsentwicklung.
- Dementsprechend wird Siedlungsentwicklung in Räumen priorisiert, die verkehrlich gut erreichbar und darüber hinaus infrastrukturell ausgestattet sind. Eine besondere Rolle spielt für die Standortwahl der SPNV und leistungsfähig ausgebauter überörtlicher ÖPNV. Insbesondere in ländlich geprägten Räumen außerhalb des inneren Verflechtungsraumes wird der MIV angemessen berücksichtigt.
- Entsprechend haben die Metrokerne, Siedlungsachsen, und Dynamikorte eine herausragende Bedeutung im Wachstum über den Eigenbedarf und lokalen Bedarf hinaus.

### **Siedlungsentwicklung erfolgt klimaangepasst und klimaschonend**

- Die Entwicklung neuer und bestehender Siedlungsstrukturen erfolgt vor dem Hintergrund der Anpassungsbedarfe an den Klimawandel und der Notwendigkeit des Klimaschutzes.
- Entsprechend werden die Bestandsentwicklung und klimaschonende Bauweisen, eine wassersensible Siedlungsentwicklung und hohe energetische Standards, verbunden mit siedlungsnaher Energieerzeugung konsequent gefördert.
- Die Flächen(neu)versiegelung durch Gebäude, Stellplätze, Nebenanlagen und Erschließungsanlagen wird so gering wie möglich gehalten, um Aufheizungseffekte zu vermeiden und den Niederschlagsabfluss sowie die Regenwasserversickerung zu ermöglichen. Die verkehrliche Erschließung wird flächensparend geplant. Grün-blaue Infrastruktur wird in der Siedlungsentwicklung mitgedacht.

- Es werden klimaneutrale städtebauliche Lösungen für Neubau und Bestand entwickelt, die einen Ausgleich zwischen den Notwendigkeiten des Klimaschutzes und der Klimaanpassung schaffen. Dazu gehören beispielsweise die Ermöglichung kurzer Wege durch höhere Dichten und Nutzungsmischungen (als Beitrag zum Klimaschutz) bei gleichzeitiger Priorisierung von Freiflächen für den Umgang mit Hitzestress und Starkregenereignissen (Klimaanpassung).

### **Quartiersentwicklung ist funktional durchmischt und verflochten**

- Flächensparende Siedlungsentwicklung zeichnet sich durch eine gesunde und ortstypangemessene Nutzungsmischung von Wohn-, Arbeits-, und Erholungsräumen aus. Neue Baugebiete sollen als Quartiere gedacht werden und über ausreichend siedlungsnahe Freiräume verfügen.
- Siedlungsstrukturen in der MRH werden unter dem Leitbild der 15 Minuten Stadt als kompakte, bezahlbare und multifunktionale Quartiere entwickelt.
- Eine gute Durchmischung von Wohnen, Arbeiten und Erholung im Quartier führt zu kürzeren Wegen und einer Reduzierung von CO<sub>2</sub>-Emissionen und Flächeninanspruchnahme.
- Dies umfasst eine ortsangepasste Mischung an Funktionen, Wohnungstypologien und Preisniveaus. Es werden Chancen für kleinteilige Nahversorgung im ländlich geprägten Raum gefördert, die ein Älterwerden vor Ort unterstützen. Dabei soll die Daseinsvorsorge in fußläufiger Erreichbarkeit ermöglicht werden.
- Neue Baugebiete werden familienfreundlich und generationengerecht gestaltet, indem beispielsweise Spielplätze und Gemeinschaftsflächen umgesetzt werden.

### **Multifunktionalität der Zentren wird gestärkt**

- Neben der zentralörtlichen Funktion zeichnen sich die Zentren der Metropolregion Hamburg durch lebendige Kerne mit einem hohen Maß an Nutzungsmischung und -dichte aus.
- Sie werden in enger Kooperation mit den Einzelhandels-, Dienstleistungs- und Wohnungsunternehmen, Kammern und Verbänden und der Bevölkerung vor Ort weiterentwickelt.
- Die Zentren umfassen nicht nur Basisinfrastrukturen und Einzelhandel, sondern fungieren stärker als bislang als Wohn- und Lebensort einerseits und spiegeln andererseits als Erlebnisorte die vielfältige Kultur- und Akteurslandschaft der MRH wider.

### **Siedlungsentwicklung ist Teamarbeit**

- Die Gemeinden, Städte und (Land-)Kreise der MRH verstehen Siedlungsentwicklung als Gemeinschaftsaufgabe und bauen bestehende Kooperationen aus bzw. schließen sich in neuen regionalen Kooperationen (z.B. in den Perspektivräumen oder in Stadt-Umland-Kooperationen) zusammen.
- Die Wohnraum- und Gewerbeflächenentwicklung wird hier gemeinsam gestaltet und neue Instrumente zur Kooperation entwickelt und erprobt.

### **Wohnraumentwicklung zeichnet sich durch ihre Vielfalt aus.**

- Die Vielfalt des Wohnraums steht im Mittelpunkt einer gelungenen, flächensparenden und kompakten Siedlungsentwicklung.
- Durch eine Diversifizierung im Gebäudebestand wird eine größere Wohnraumauswahl geschaffen, damit ausreichend familien-, und generationengerechter, barrierefreier und bezahlbarer Wohnraum zur Verfügung steht.

- Ein Mix bei Neubaugebieten und ein Umbau des Bestandes ist anzustreben.
- Angebote für generationengerechte und barrierefreie Wohnraumentwicklung sollten innerörtlich auch außerhalb der Zentren geschaffen werden, um den Eigenbedarf zu decken und das Altern vor Ort zu ermöglichen. Somit können auch durch eine Umgestaltung des Bestandes neue Impulse in kleineren Gemeinden gesetzt werden.
- Dabei ist die kommunale Wohnbaulandentwicklung bedarfsgerecht auf die Nachfrage und das Angebot auf dem Wohnungsmarkt abgestimmt.

#### **Ländlich geprägter Siedlungsraum wird zukunftsfähig weiterentwickelt**

- Der ländlich geprägte Siedlungsraum wird, auch unter Nutzung vorhandener Gebäudesubstanz, nachhaltig weiterentwickelt. Kompakte flächen- und landschaftsschonende Siedlungstypologien stärken ihn als Wohn- und Arbeitsstandort.
- Sich verändernde Haushaltsstrukturen und demographische Prozesse führen im ländlich geprägten Raum zu neuen Anforderungen an Wohnraum und Wohnformen. Der sich verändernden Nachfrage wird in der Siedlungsentwicklung Rechnung getragen. Neue Wohnformen werden entwickelt und erprobt. Erreichbarkeit, kleinteilige und angepasste Mobilitätsangebote sowie der Ausbau digitaler Infrastrukturen werden weiter verbessert.
- Neue Formen der Siedlungsentwicklung und Mobilität stärken die Daseinsvorsorge in ländlich geprägten (Dorf-)Zentren. Die Qualitäten des ländlich geprägten Wohnens und Arbeitens werden nachhaltig und zukunftsorientiert weiterentwickelt.

## **4.2 Entwicklungspfade der Siedlungsentwicklung**

Aufbauend auf den starken Landschaften, dem Mobilitätsversprechen sowie der ökonomischen Entwicklung werden Entwicklungspfade für unterschiedliche Räume der Metropolregion Hamburg beschrieben, welche die Entwicklungsprinzipien auf den Raum übertragen. Die Entwicklungspfade differenzieren die Entwicklung der zentralen Orte, in den Perspektivräumen und entlang Siedlungsachsen aus. Zentral für das Räumliche Leitbild ist, dass im Sinne einer klimaschonenden Siedlungsentwicklung, der ÖPNV eine zentrale Rolle für die Mobilität spielt. Dieser kann gestärkt werden, indem die Siedlungsentwicklung nutzungsgemischt und kompakt erfolgt. Dabei sind beispielsweise Wohndichten im Metrokern deutlich höher als in ländlichen Zentren. In gut erschlossenen Lagen im Umfeld von Knotenpunkten des ÖPNV können deutlich höhere Dichten realisiert werden. Im Folgenden sind die Entwicklungspfade detailliert beschrieben.

### **Metrokerne**

Die Entwicklungskerne der Metropolregion Hamburg bilden Hamburg als Zentrum eines dichten Verflechtungsraums sowie die Oberzentren Neumünster, Lüneburg, Lübeck und Schwerin. Außerhalb der Metropolregion Hamburg fungieren Oberzentren wie Bremen, Bremerhaven oder Kiel als Metrokerne. Hamburg als geografisches und ökonomisches Zentrum der Metropolregion Hamburg ist dabei in seiner Kraft als international und national bedeutsamer Anziehungspunkt und Innovationsmotor für die Metropolregion Hamburg herauszuheben. Es bildet den metropolitanen Kern. Doch auch Großstädte wie Schwerin und Lübeck bauen ihre urbane Anziehungskraft als regionale Metropolen und urbane Wirtschaftsstandorte aus. Lüneburg und Neumünster

werden in ihren oberzentralen Funktionen gestärkt und bauen urbane Qualitäten als Wohn- und Gewerbestandorte aus.

Die Metrokerne verbinden oberzentrale Funktionen, Kultur- und Freizeitangebote mit urbanen Wohnlagen und einem dichten Verkehrsnetz und profitieren als urbane Kerne der Metropolregion Hamburg weiterhin von hoher Entwicklungsdynamik, Bevölkerungswachstum und damit einhergehenden Siedlungsdruck. Um diesem zu begegnen, setzen sie konsequent auf die Entwicklung im Innenbereich, die Verdichtung und Nutzungsintensivierung der Zentren sowie der Entwicklung urbaner, gemischt genutzter Quartiere in für den Umweltverbund leistungsfähig erschlossenen Lagen. Die Zentren werden als lebendige Wohn- und Erlebnisorte gestärkt. Dabei agieren die Metrokerne in intensiver Zusammenarbeit mit ihrem direkten Umland und steuern eine abgestimmte und kooperative Siedlungs- und Gewerbeflächenentwicklung.

## **Siedlungsachsen**

Im unmittelbaren Hamburger Umfeld erfolgt die Entwicklung weiterhin entlang starker Siedlungs- und Mobilitätsachsen. Dieser verdichtete suburbane Raum wandelt sich zu einem urban geprägten dynamischen Entwicklungsraum, der zwar weiterhin über eine starke funktionale und verkehrliche Verflechtung zum Metrokern Hamburg verfügt, aber selbstbewusst im Perspektivraum (Hamburger Verflechtungsraum) und in der Metropolregion Hamburg auftritt. Durch die gezielte Weiterentwicklung der Knotenpunkte und Zentren entlang des SPNV-Netzes als urbane und nutzungsgemischte Entwicklungsschwerpunkte kann die Anziehungskraft gesteigert werden. Gleichzeitig besteht über das Grüne Netz Zugang zu hochwertigen Freiräumen, welche die Siedlungsstruktur gliedern. So wird in enger Kooperation innerhalb des Verflechtungsraums der Wachstumsdruck ausgewogen und unter dem Leitbild der Quartiersentwicklung an Bahnhaltepunkten abgefangen. Ziel ist es zu einem bezahlbaren, vernetzten und dezentral-konzentrierten Verflechtungsraum mit hoher Lebensqualität und vielfältigen Wohnraumangeboten beizutragen.

## **Dynamikorte**

Ausgehend von ökonomischen Standortvorteilen werden Räume wie Cuxhaven, Brunsbüttel, Heide, Wismar, Ludwigslust und Uelzen, Oberzentren wie Neumünster, Lüneburg und Schwerin oder der Hamburger Hafen eine neue wirtschaftliche Dynamik entfachen. Einher geht diese Dynamik mit einem erwarteten Zuzug und neuen Zentralität für die Wirtschafts- und Siedlungsentwicklung. Dabei profitieren die Dynamikorte von einer besonderen wirtschaftlichen Schwerpunktsetzung in Einklang mit ihrem Perspektivraum. Es gilt, diese Dynamik aufzugreifen und im Sinne einer flächensparenden und klimaangepassten Siedlungsentwicklung umzusetzen, indem eine verstärkte Nachverdichtung und funktionale Anreicherung bestehender Kerne und die Entwicklung urbaner gemischt genutzte Quartiere erfolgt. Die gewerbliche Flächenentwicklung findet in neuen, technologieorientierten Entwicklungsbereichen statt, die nach hohen städtebaulichen und ökologischen Standards in flächensparender und nutzungsgemischter Form an multimodal angeschlossenen Räumen umgesetzt wird.

## Ankerorte an Expressrouten

Mit der Entwicklung der Expressroutennetzes, das die Metropolregion Hamburg in enger Taktung und hoher Geschwindigkeit an Hamburg anschließt, steigt die Attraktivität der Orte entlang der Expressrouten. Die Haltepunkte fungieren als multimodale Mobilitätsknoten und stellen die Vernetzung des ländlich geprägten Raumes mit den Zentren der Region sicher. Gleichzeitig eignen sie sich für eine verdichtete Siedlungsentwicklung im Sinne einer Konzentration um den SPNV. Sie übernehmen auch Funktionen der Nah- und Daseinsvorsorge für die ländlich geprägten Räume.

## Ländliche Zentren mit infrastruktureller Lagegunst

Die Grund- bzw. Unterzentren stellen in vielen Teilräumen der Metropolregion Hamburg wichtige Infrastruktur zur Verfügung und fungieren als Anlauf- und Identifikationspunkte des ländlich geprägten Raums. Solche, die über einen Schienen- oder übergeordneten Autobahnanschluss verfügen, haben eine besondere infrastrukturelle Lagegunst, welche sie im Sinne der Quartiersentwicklung an Bahnhaltepunkten für eine bedarfsgemäße Siedlungsentwicklung im Umfeld der Mobilitätsinfrastrukturen prädestiniert. Sie profitieren besonders von der Flexibilisierung der Arbeitswelt und den neuen Produktionstechniken. Als Zentren bauen sie ihre Funktion in der Nah- und Daseinsvorsorge weiter aus und schaffen dabei attraktive Angebote durch regionale Märkte und den Vertrieb regionaler Waren und die Unterstützung des „Vom Hof auf den Tisch“ (Farm-to-table) Trends für bewusste und gesunde Ernährung. Sie sind dabei auch attraktive Orte für Naherholung und Einstiegsorte in die Landschaft

## Ländliche Siedlungsräume


Ländliche Siedlungsräume der Metropolregion Hamburg umfassen den ländlich geprägten Raum sowie Unter- bzw. Grundzentren abseits der Schienen- und übergeordneten Autobahninfrastruktur. Dieser Raum kann sich durch seine spezifischen Qualitäten stärker als ruhiger Lebensort abseits der großen Städte positionieren. Gleichzeitig ermöglicht die Digitalisierung einen gleichwertigen Zugang zu Informationen und Infrastrukturen und lässt neue Wohn- und Arbeitsmodelle zu. Insbesondere in Räumen, die über keine infrastrukturelle Lagegunst verfügen, geht es jedoch um eine funktionale und bauliche Weiterentwicklung und Erneuerung der vorhandenen Ortskerne und die Bewahrung der spezifischen Baukultur. Durch die Stärkung dörflicher Strukturen und die Schaffung von Orten für die Gemeinschaft sowie die engere Verzahnung mit der Natur wird auch hier eine Steigerung der Lebensqualität erreicht. Eine flächige Siedlungsentwicklung mit monofunktionalen Quartieren gehört dagegen der Vergangenheit an.

## Potenziale für multimodale Gewerbestandorte

Mehr noch als für die Wohnraumentwicklung spielt für die Standortfindung gewerblicher Flächen die verkehrliche Anbindung eine zentrale Rolle. Durch die Entwicklung neuer Infrastrukturen (Autobahn, Schiene) sowie durch die vorhandenen Wasserstraßen bestehen verschiedene Lagequalitäten. Vor dem Hintergrund der Zielsetzung einer verstärkten Verlagerung von Gewerbeverkehren auf Schiene und Wasser gilt es, bi- und trimodal angebundene Standorte für gewerbliche Flächenentwicklung, besondere für energieintensive Unternehmen, zu priorisieren.

# Teilkarte: Flächensparende und klimaangepasste Siedlungsentwicklung in 2045













## Grundstruktur

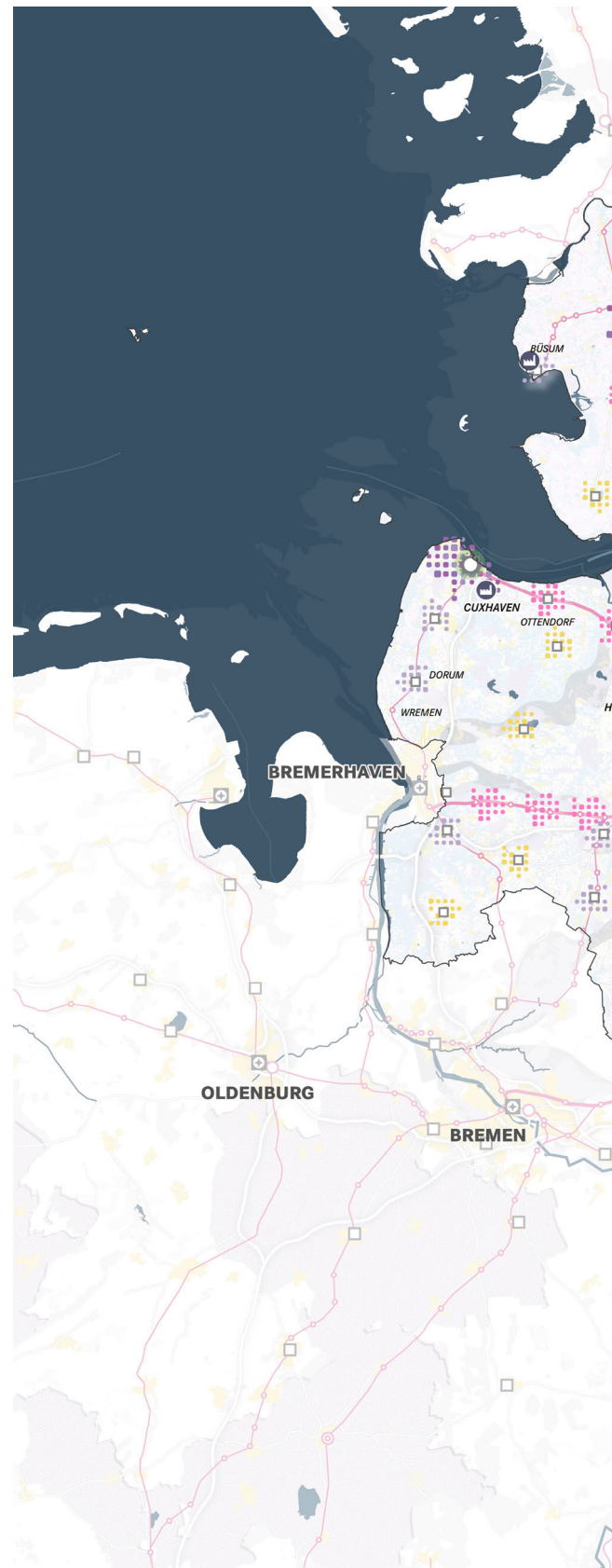
-  Starke Landschaften der MRH  
(Biosphärenreservate, Naturparke, Nationalparke)
-  Grünes Netz
-  Gewässer
-  Siedlungsflächen
-  Kulturlandschaft

## Mobilitätsnetz

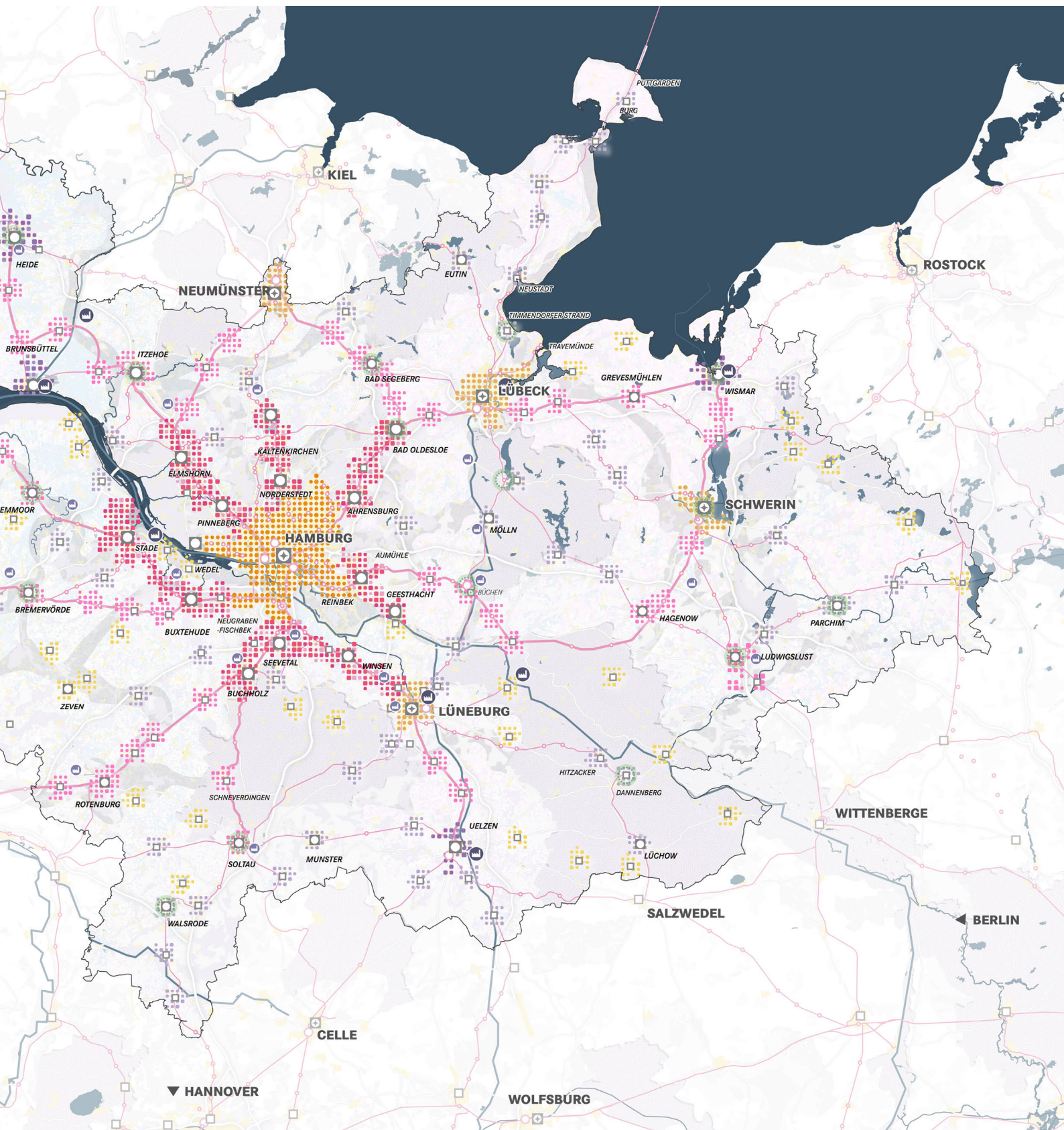
-  SPNV-Netz
-  Expressrouten
-  Haltepunkte
-  Fernverkehrshalt
-  Einstiegsort Landschaft
-  Autobahn
-  Bundesstraße

## Siedlungsentwicklung

























-  Oberzentren (nachrichtlich)
-  Mittelzentren (nachrichtlich)
-  Unterzentren (S-H) / Grundzentren (NDS, M-V) (nachrichtlich)
-  Hamburg als metropolitaner Kern
-  Metrokerne
-  Siedlungsachsen
-  Dynamikorte
-  Ankerorte an Expressrouten
-  Ländliche Zentren
-  Ländliche Zentren mit infrastruktureller Lagegunst
-  Potenzialstandorte für multimodale Gewerbeflächen (Bimodal angebunden)
-  Potenzialstandorte für multimodale Gewerbeflächen (Trimodal angebunden)

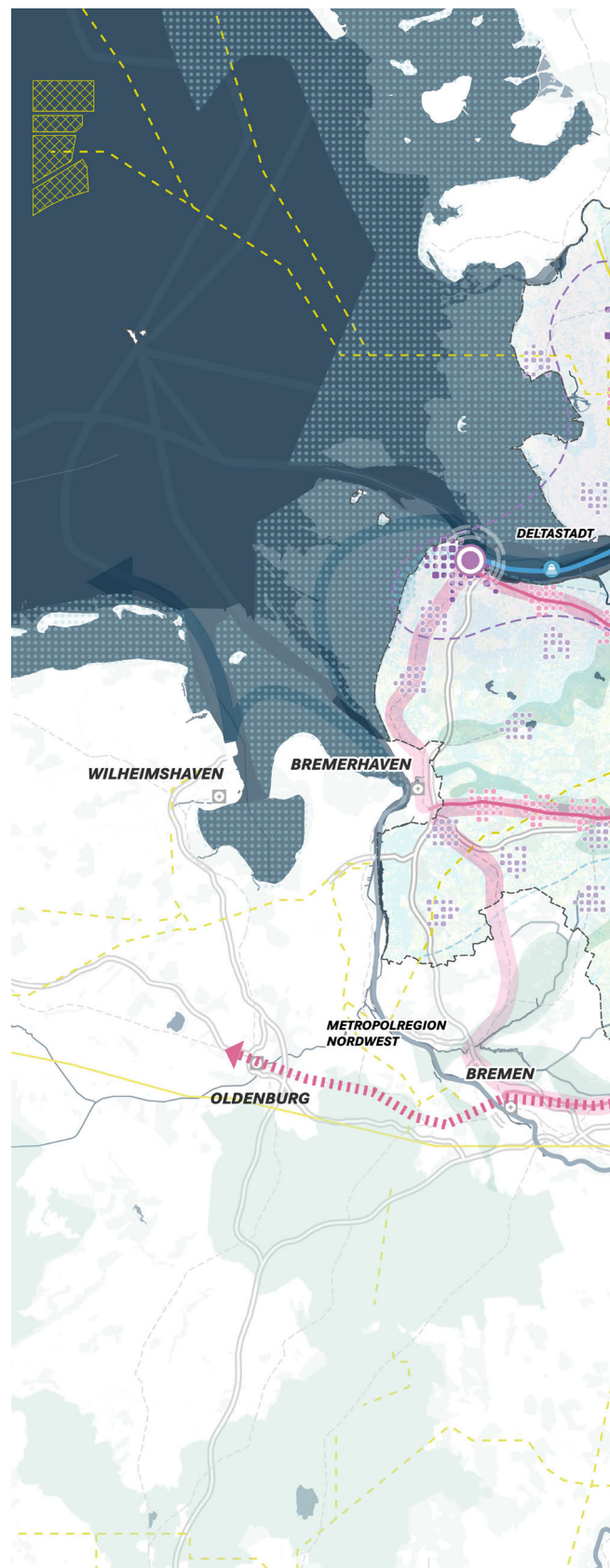


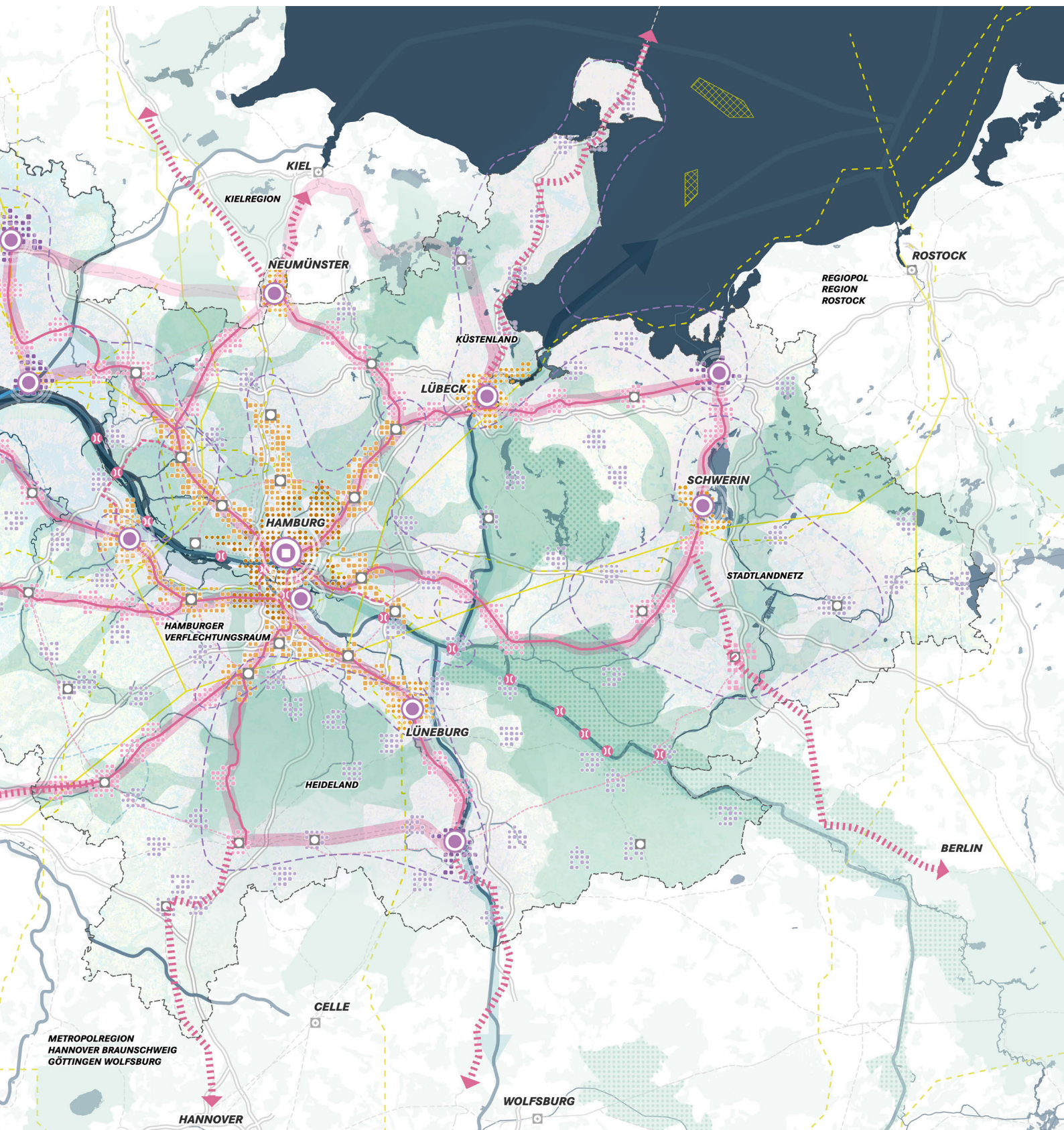




# Das Bild für die Region

-  **Das Grüne Netz**  
Grüner Ring und Grüne Korridore als Vernetzung von:
  -  Biosphärenreservaten
  -  National- und Naturparke
-  **Die Blütenblätter des Mobilitätsnetzes**
  -  Expressrouten
  -  Regionaler Expressbus & Suchraum für SPNV-Ausbau
  -  SPNV-Optimalnetz
  -  Überregionale Anbindung
  -  Autobahn
-  **Die Perspektivräume als Schwungräder der Region**
  -  Perspektivräume
  -  Metrokerne und Dynamikorte
-  **Die Siedlungsachsen als prägende Raumstruktur**
  -  Hamburg als metropolitaner Kern
  -  Metrokerne und Siedlungsachsen
  -  Dynamikorte
  -  Ankerorte an den Expressrouten
  -  Ländliche Zentren
-  **Energieinfrastruktur**
  -  Offshore Energieerzeugung
  -  Offshore-Netze / 380-450 kV-Leitung
  -  H2-Leitung
-  **Sonstiges**
  -  Elbquerungen
  -  Fähren
  -  Wasserstraßen
  -  Kulturlandschaft
  -  Oberzentren (nachrichtlich)
  -  Mittelzentren (nachrichtlich)





# Impressum

Gefördert durch die Förderfonds  
der Metropolregion Hamburg

## Herausgeber

Metropolregion Hamburg  
Alter Steinweg 4, 20459 Hamburg  
info@metropolregion.hamburg.de  
metropolregion.hamburg.de



metropolregion hamburg

## Bearbeitung:

REICHER HAASE ASSOZIIERTE GMBH  
Am Knappenberg 32  
44139 Dortmund  
www.rha-planer.eu

**RHA**  **REICHER HAASE ASSOZIIERTE**  
ARCHITEKTEN STADTPLANER INGENIEURE

urbanista GmbH & Co KG  
Springeltwiete 4  
20095 Hamburg  
www.urbanista.de

**urbanista**

RABE LANDSCHAFTEN  
Bernstorffstraße 71  
22767 Hamburg  
www.rabe-landschaften.de

**RABE LANDSCHAFTEN**

Stand: 14. Dezember 2023